



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）第十九届会议工作报告
（2007年4月16日至27日，纽约）*

目录

	段次	页次
导言	1-7	4
一. 审议情况和决定	8	5
二. 拟定[全程或部分][海上]货物运输文书草案	9-304	6
第1章 总则	9-17	6
第1条草案. 定义	9	6
第2条草案. 本公约的解释	10	6
第3条草案. 形式要求	11	6
第4条草案. 抗辩和赔偿责任限制的适用	12-17	6
第2章 适用范围	18-22	7
第5条草案. 一般适用范围	18	7
第6条草案. 特定除外情形	19-21	7
第7条草案. 对某些当事方的适用	22	8

* 本文件的篇幅要求暂时取消文管限制，为此已在提交本文件的截止期限内提出请求，但由于未收到对暂时取消文管限制的批准，本报告的提交延迟。



第3章 电子运输记录.....	23-27	8
第 1 条草案中与第 3 章有关的定义.....	24-25	8
第 8 条草案. 电子运输记录的使用与效力；第 9 条草案. 使用可转让 电子运输记录的程序；第 10 条草案. 可转让运输单证或可转让电子运 输记录的替换；第 59(2)条草案.....	26-27	9
第4章 责任期间.....	28-49	9
第11条草案. 承运人责任期间.....	28-33	9
第12条草案. 运输合同未涵盖的运输.....	34-43	10
第 12 条草案修订案文.....	44-49	12
第5章 承运人的义务.....	50-62	13
第13条草案. 货物的运输和交付.....	50-51	13
第14条草案. 具体义务.....	52-54	13
第15条草案. 可能形成危险的货物.....	55-57	14
第16条草案. 特别适用于海上航程的义务.....	58-62	15
第6章 承运人对灭失、损坏或迟延交付承担的赔偿责任.....	63-117	15
第17条草案. 赔偿责任基础.....	63-74	15
第18条草案. 承运人为其他人承担的赔偿责任.....	75-82	18
第19条草案. 海运履约方的赔偿责任.....	83-97	19
第20条草案. 连带赔偿责任和扣除.....	98-105	21
第22条草案. 赔偿额的计算.....	106-109	22
第23条草案. 灭失、损坏或迟延的通知.....	110-117	23
第7章 有关运输特定阶段的补充条款.....	118-126	24
第24条草案. 海上运输途中的绕航.....	118-119	24
第25条草案. 船舶上的舱面货.....	120-126	25
第1章 总则.....	127-153	26
第1条草案. 定义.....	127	26
第 6 和第 7 款 – “履约方”和“海运履约方”.....	128-138	26
第 8 款 – “非海运履约方”.....	139-140	28
第 1(6)条和第 1(7)条草案修订案文（“履约方”和“海运履约 方”）；以及第 4、18、19 条草案.....	141-153	28
第19章 合同条款的有效性.....	154-176	32

第88条草案. 一般规定	155-160	32
第89条草案. 关于批量合同的特别规则	161-172	33
第90条草案. 关于活动物和某些其他货物的特别规则	173-176	37
对迟延交付货物的赔偿责任	177-184	38
第26条草案. 海上运输之前或之后的运输	185-193	40
关于赔偿责任限制的第 62 条草案第 2 款	194-203	43
第84条草案. 管辖航空货运的国际公约	204-206	45
第8章 托运人向承运人履行的义务	207-263	45
第27条草案. 交付运输	207-213	45
第28条草案. 托运人和承运人提供信息和指示的义务	214-216	46
第29条草案. 托运人提供信息、指示和单证的义务	217-219	47
第30条草案. 托运人对承运人赔偿责任的基础	220-238	47
第 30 条草案的修订案文	239-243	51
第31条草案. 拟定合同事项所需要的信息	244-248	52
第32条草案. 关于危险货物的特别规则	249-253	52
第33条草案. 单证托运人承担托运人的权利和义务	254-256	53
第34条草案. 托运人为其他人承担的赔偿责任	257-260	54
第35条草案. 托运人责任的终止	261-263	54
第9章 运输单证和电子运输记录	264-304	55
第36条草案. 运输单证或电子运输记录的签发	266-268	55
第37条草案. 合同事项	269-277	56
第38条草案. 指明承运人	278-288	57
第39条草案. 签名	289-293	59
第40条草案. 合同事项中缺少必要内容	294-297	60
第41条草案. 合同事项中货物记载的保留条款	298-300	60
第42条草案. 合同事项的证据效力	301-302	61
第43条草案. “运费已预付”	303-304	61
三. 其他事项	305	61
今后工作的规划	305	61

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、承运人责任期间、承运人义务、承运人赔偿责任、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][海上]货物运输公约草案。关于该公约草案立法过程的历史参考资料的最新汇编可查阅 A/CN.9/WG.III/WP.80 号文件。
2. 第三工作组（运输法）由委员会所有成员国组成，于 2007 年 4 月 16 日至 27 日在纽约举行了第十九届会议。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、喀麦隆、加拿大、智利、中国、哥伦比亚、捷克共和国、厄瓜多尔、法国、加蓬、德国、危地马拉、印度、伊朗伊斯兰共和国、意大利、日本、肯尼亚、黎巴嫩、墨西哥、摩洛哥、尼日利亚、巴基斯坦、大韩民国、俄罗斯联邦、新加坡、南非、西班牙、瑞典、瑞士、泰国、突尼斯、土耳其、乌干达、美利坚合众国、委内瑞拉玻利瓦尔共和国和津巴布韦。
3. 下列国家的观察员也出席了会议：布基纳法索、布隆迪、刚果、哥斯达黎加、科特迪瓦、塞浦路斯、刚果民主共和国、丹麦、多米尼加共和国、萨尔瓦多、芬兰、加纳、希腊、教廷、印度尼西亚、科威特、拉脱维亚、莱索托、马来西亚、摩尔多瓦共和国、荷兰、新西兰、尼日尔、挪威、巴拿马、秘鲁、菲律宾、罗马尼亚、沙特阿拉伯、塞内加尔、乌克兰和也门。
4. 下列国际组织的观察员也出席了会议：
 - (a) **政府间组织**：亚非法律协商组织、欧盟委员会；
 - (b) **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、国际海事委员会（海事委员会）、欧洲托运人理事会、伊比利亚—美洲海商法学会、国际商会、国际海运局、国际货运代理人协会联合会、保赔协会国际集团、国际多式联运协会（多式联运协会）、国际海运保险联合会、西非和中非海事组织、欧洲法律学生协会国际和世界海洋大学。
5. 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）
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.80 和 A/CN.9/WG.III/WP.80/Corr.1）；

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。

- (b) [全程或部分][海上]货物运输公约草案及更正 (A/CN.9/WG.III/WP.81 和 A/CN.9/WG.III/WP.81/Corr.1) ;
- (c) 一份阐述国际商会法国国家委员会立场的文件 (A/CN.9/WG.III/WP.82) ;
- (d) 一份阐述欧洲托运人理事会立场的文件 (A/CN.9/WG.III/WP.83) ;
- (e) 美利坚合众国政府关于“海运履约方”定义的建议 (A/CN.9/WG.III/WP.84) ;
- (f) 瑞典政府关于托运人义务的起草建议 (A/CN.9/WG.III/WP.85) ;
- (g) 丹麦、挪威和芬兰政府对有关合同事项的第 37(1)(a)条草案的建议 (A/CN.9/WG.III/WP.86) ;
- (h) 一份载有国际海运局(海运局)、波罗的海和国际海事理事会及保赔协会国际集团对公约草案评论意见的文件 (A/CN.9/WG.III/WP.87) ;
- (i) 澳大利亚和法国政府关于批量合同的联合提案 (A/CN.9/WG.III/WP.88) ;
- (j) 法国政府关于全程或部分海上货物运输公约草案与内陆或航空运输适用公约之间关系的建议 (A/CN.9/WG.III/WP.89) ;
- (k) 国际公路运输联盟关于公约草案第 1(7)条、第 26 条和第 90 条的提案 (A/CN.9/WG.III/WP.90) ;
- (l) 美利坚合众国政府关于承运人和托运人迟延问题的建议 (A/CN.9/WG.III/WP.91) ;
- (m) 澳大利亚和法国关于批量合同下的合同自由的联合提案 (A/CN.9/612) 。

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][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. 工作组根据载于秘书处的说明 (A/CN.9/WG.III/WP.81) 附件的案文, 继续审查[全程或部分][海上]货物运输公约草案 (“公约草案”)。与会者提醒工作组, 该说明所载的案文是 2002 年以来工作组内部历次谈判的结果。工作组一致认为, 虽然公约草案的各项条文尚可进一步加以推敲和明确, 但由于这些条文

反映了工作组业已达成的一致意见，所以除非有强烈的一致要求，否则不应重新讨论政策选择问题。这些审议情况和结论载于下文第二节（见下文第[9 至 304]段）。请注意，以下段落中提及 A/CN.9/WG.III/WP.81 号文件的内容都是指经 A/CN.9/WG.III/WP.81/Corr.1 号文件更正的 A/CN.9/WG.III/WP.81 号文件。

二. 拟定[全程或部分][海上]货物运输文书草案

第 1 章 – 总则

第 1 条草案. 定义

9. 工作组商定，推迟对第 1 条的讨论，直至就与第 1 条草案中所定义的术语有关的实质性条款达成一致意见为止。

第 2 条草案. 本公约的解释

10. 工作组回顾，第 2 条草案所载的案文与 A/CN.9/WG.III/WP.56 号文件所载的案文相对应。工作组注意到，该案文是许多国际公约的标准案文，因此核可了第 2 条草案所载案文的实质内容。

第 3 条草案. 形式要求

11. 工作组认为，第 3 条草案中的案文须待进一步审查了其中所载的相互参照内容之后才可接受。工作组还一致认为，在最终的案文中添加一个解释性说明或许是可取的，其大致内容为，凡公约中设想的但在第 3 条草案中没有明确提及的任何通知，均可通过任何手段进行，包括口头上或通过交换不符合“电子通信”定义的数据电文。

第 4 条草案. 抗辩和赔偿责任限制的适用

12. 与会者注意到，第 4 条草案提及了“海运履约方”，因而商定，在审议概括地论及履约方的第 18 和 19 条草案之后，再对该术语进行讨论。

13. 有与会者问，既然第 5 条草案已经规定了公约草案的适用范围，是否还有必要列入第 4 条草案。有与会者提出，在许多法域中，即使没有第 4 条草案之类的规定，法院也可能将公约草案所规定的抗辩和赔偿责任限制的适用范围扩大到代表承运人行事的其他当事人。对此，有与会者指出，该条规定在某些法域是有用的。有与会者进一步指出，本条草案符合《海牙-维斯比规则》和《汉堡规则》中所载的类似条文。有与会者说，删去该条可能被理解为废弃先前这些公约中所载的规则。

14. 有与会者表示支持第 4 条草案的结构和所体现的政策，但有与会者指出，该条草案从目前的措词上看，似乎仅适用于对承运人的诉讼。有与会者建议，

在公约草案所涵盖的托运人赔偿责任范围内，将第 4 条草案扩展至适用于托运人。该建议得到了与会者的支持。

15. 其次，有与会者表示担心，第 4 条草案的措词仅提及了“抗辩和赔偿责任限制”，这可能过于狭窄，而且无法保护承运人根据公约草案要求适当法院审理的权利。有与会者建议对第 4 条草案进行审查，以确保其在所有法域都会产生相同的预期效果。

16. 有与会者问“还是其他依据”一语的意思。有与会者说，该字样有利于将不属于合同规定的索赔或侵权索赔的各种索赔包括在内，如偿还请求或准合同引起的索赔。与会者一致认为应保留该词语，以确保本条草案足够宽泛，可涵盖不同法律制度中可能出现的各种情况。

17. 工作组通过了第 1 条草案第(5)、(9)、(25)款所载定义的实质内容。第 4 条草案虽然在某些法律制度中并无必要，但工作组商定予以保留，并扩大其适用范围，在公约草案所涵盖的托运人赔偿责任范围内，也适用于托运人。关于“还是其他依据”一语，工作组商定予以保留，并请秘书处审查其实用性。关于程序问题，工作组一致认为，应在抗辩和赔偿责任限制这些术语得到确定之后，对其范围进行审查。

第 2 章 – 适用范围

第 5 条草案. 一般适用范围

18. 工作组注意到第 5 条草案与 A/CN.9/WG.III/WP.56 所载案文的第 8 条草案案文相对应。工作组核准了第 1 条第(1)款草案中所载的“运输合同”一词的定义，并核准了 A/CN.9/WG.III/WP.81 中第 5 条草案的案文。

第 6 条草案. 特定除外情形

19. 工作组注意到第 6 条草案与 A/CN.9/WG.III/WP.56 中的第 9 条草案相对应。有与会者指出，由于租船合同并不是定班运输的一部分，因此应当删除第(1)(a)款，而采用诸如“使用船舶舱位的合同”之类的措辞。

20. 据指出，第 6 条草案是一项折衷案文，并有与会者警告不应重提该条中已经解决的事项。据指出，总的来讲，班轮运输与租船合同之间存在区别，但在班轮运输中偶尔会用到租船合同，因此公约草案应述及这些新的发展。此外，据回顾，工作组以前已经商定，新公约的覆盖范围至少应像《海牙规则》和《海牙-维斯比规则》已经覆盖的范围一样广泛，这些规则还适用于非班轮运输中的提单所包含的运输合同。

21. 为澄清起见，提出了一些措辞上的建议。有与会者建议删除第 6 条草案第(1)(b)款中的“合同”一词，替换为“其他合同安排”，并将第 6 条草案第(2)(a)款中的“使用船舶或其中任何舱位的合同”替换为“使用船舶或其中任何舱位的其他合同安排”。另外还建议删除“而不论此种使用船舶或其中任何舱位的合同是否为租船合同”。虽然这些建议获得了支持，但工作组一致认为，秘书

处应首先确定这些建议实际上是否仅仅是起澄清作用，而不会对第 6 条草案的范围产生实质性影响。工作组接受了这一条款，但要求在措辞上作出澄清。

第 7 条草案. 对某些当事方的适用

22. 有与会者提出在第 7 条草案中提及发货人是否适当的问题，因为它给人一种公约草案调整承运人和发货人之间关系的印象。尽管已经商定公约草案在任何情况下都不会调整承运人和发货人之间的关系，但工作组注意到公约草案在某些特定情况下确实调整了这种关系，因此，在第 7 条中提及发货人非常重要。有与会者建议，应对该条草案进行审查，并在可能情况下列入提及第 79 条草案的词语，以确保第 7 条草案不会对第三方持有的提单中所载的任何仲裁协议产生不良影响。这项建议获得了支持。工作组接受了这一条款，但要求作出任何必要的比照提及。

第 3 章 – 电子运输记录

23. 与会者提醒工作组最近在第十五届会议上曾对有关电子运输记录的第 3 章草案进行过审议（见 A/CN.9/576，第 180 至 210 段）。工作组审议第 3 章条文所依据的是 A/CN.9/WG.III/WP.81 中所载的案文。

第 1 条草案中与第 3 章有关的定义

24. 工作组审议了第 1 条草案中据认为与第 3 章案文关系密切的定义的案文：有关“运输单证”的第 16 款；有关“可转让运输单证”的第 17 款；有关“电子运输记录”的第 20 款；有关“可转让电子运输记录”的第 21 款；有关“不可转让的电子运输记录”的第 22 款；以及有关可转让电子运输记录“签发”和“转让”的第 23 款。工作组回顾，这些定义是通过与负责电子商务的第四工作组的专家协商确定的，这些条文以及整个这一章的措词严谨，并且技术性很强。有与会者表示，第 1(18)条草案中所载的“不可转让的运输单证”的定义是多余的，可予以删除，不过有与会者倾向于保留该条文，目的是保证公约草案任何纸面文件均有其电子等同物的目标不变。

工作组就第 1 条草案中与第 3 章有关的定义达成的结论：

25. 工作组一致认为上一段所述第 1 条草案中的定义按照 A/CN.9/WG.III/WP.81 中所载的案文可以接受。

第 8 条草案 电子运输记录的使用与效力；**第 9 条草案** 使用可转让电子运输记录的程序；**第 10 条草案** 可转让运输单证或可转让电子运输记录的替换；**第 59(2)条草案**

26. 工作组接着审议了第 3 章草案的案文，其中包括第 8、9 和 10 条草案以及第 59(2)条草案，工作组回顾其最近审议这一章时曾将该案文作为公约草案中有关电子商务的一组条文的一部分进行过集中讨论。有与会者回顾，这些条文也是通过与负责电子商务的第四工作组进行专家协商而确定的，据认为这些条文的措词严谨，并且技术性很强。

工作组就第 3 章和第 59(2)条草案达成的结论：

27. 工作组一致认为 A/CN.9/WG.III/WP.81 中所载的第 3 章和第 59(2)条草案的条文可以接受。

第 4 章 – 责任期间

第 11 条草案 承运人责任期间

28. 与会者提醒工作组最近在第十六届会议上曾对有关承运人责任期间的第 11 条草案进行过审议（见 A/CN.9/591，第 190 至 208 段）。工作组接着审议了 A/CN.9/WG.III/WP.81 中所载的第 11 条草案。

第 1 款

29. 公约草案（第 1(5)条草案）有关“承运人”和（第 1(6)条草案）有关“履约方”的定义有所不同，在界定“履约方”时列入了受雇人、代理人和分合同人，而在界定“承运人”时则未予列入。有与会者要求对公约草案中的这些定义作出澄清。有与会者质疑，如果收取货物的为承运人的受雇人或代理人，而不是承运人本人，则该定义是否会造成责任期间启动时间模糊不清的问题。有与会者解释说，公约草案曾特意避免代理问题，但又一再认为必须强调一点，即某一条文的目的是列入通过其代理人行事的承运人，故此使用了“承运人或履约方”这一用语，但一般来说，由于履约方的定义包括了承运人的受雇人，因此承运人的受雇人也将列入该条文。

第 2 款

30. 有与会者对第 2 款草案的案文表示关切，因为据认为，按照其目前的行文措词，该案文将有关收货和交货的合同约定时间和地点与收货和交货的实际时间和地点混为一谈。有与会者认为，无论如何，交货地点无助于确定承运人的责任期间，有与会者建议对第 2 款草案的案文加以修订，以反映这种观点。不过得到支持的一种观点认为，为运输而接收货物以及交付货物的时间和地点对界定责任期间很重要，并且无论如何，确定这些条款的范围对公约草案中的其

他条文具有重要意义。有与会者进一步解释说，第 2 款草案的目的是对第 1 款草案作出进一步澄清，因此工作组一致认为应当对这种关系加以更明确的阐述。

31. 还有与会者怀疑第 2(b)款草案的案文是否有可能造成承运人责任期间出现漏洞，其原因是，根据第 2(b)款草案，承运人将货物卸至归承运人所有的仓库即意味着承运人责任期间的终结，但有与会者称，该责任期间应当延及收货人实际收取货物的时间。针对这种说法提出的一种解释是，由承运人存放货物的，则可以依照托运人和承运人之间的约定或依照习惯或惯例，未有此类约定或习惯的，货物的存放应当依照第 50 条草案的规定，该条草案应当与第 11 条草案一并实施，以避免在承运人的责任方面出现任何漏洞。

措词方面的建议

32. 为了澄清第 1 和 2 款草案之间的关系，有与会者建议在第 2 款草案开头处添加“就本条草案第 1 款而言”一语。此外，有与会者注意到，第 2(b)条草案使用了“discharge or unloading”的写法，而第 4(b)条草案仅使用“discharge”。有与会者建议删除“discharge”，两处均使用“unloading”一词。最后，有与会者要求对运输合同违反第 4 款草案的后果作出澄清，并提出修改建议，大意是，运输合同中的条文违反第 4 款草案规定的一概无效。

工作组就第 11 条草案达成的结论：

33. 工作组就 A/CN.9/WG.III/ WP.81 所载第 11 条草案的预期目的以及上一段所述有关措词的建议取得了一致意见。此外，工作组请秘书处认真研究为澄清该条第 1 和 2 款草案之间的关系可以对第 1 款草案作出哪些改进，并考虑如何对案文进行修订，以确保在托运人未按照运输合同的规定把货物交给承运人的情况下不开始计算承运人的责任期间。

第 12 条草案. 运输合同未涵盖的运输

34. 与会者提醒工作组最近在第九届会议上曾对有关运输合同未涵盖的运输的第 12 条草案进行过审议（见 A/CN.9/510，第 41 至 42 段）。工作组接着审议了 A/CN.9/WG.III/ WP.81 中所载的第 12 条草案。

35. 与会者提醒工作组，该条第二句的两个备选案文置于方括号内，供工作组审议。

36. 一种笼统的看法认为，第 12 条草案的案文看来很不一般，因为该条似乎暗示承运人是在帮托运人的忙，而不是在提供一种服务，因此，承运人可以对其在履行该服务时所承担的任何潜在赔偿责任加以限定。还有与会者称第 12 条草案总的看来允许承运人向托运人提供附加服务。不过有与会者认为，该条规定可能会给希望避免承担适当提供该服务的责任的承运人提供滥用的机会。对此有与会者指出，第 12 条草案意在涵盖托运人明确要求以所谓“混合合同”形式

提供附加服务的情形，“混合合同”系使用单一运输单证即可涵盖其范围的合同，其内容部分为运输，部分为货代。此外，有一种解释认为，本条草案的实际目的是强调，公约草案的范围本来局限于涵盖运输合同，不过经由该条具体规定，公约草案又可顾及承运人在运输合同之外向托运人履行附加服务，由托运人承担风险并付费的情形。之所以列入诸如第 12 条草案的条文，并不是为了免除承运人履行附加服务的义务，而是为了强调由于这类服务并不是依照运输合同提供的，因此这种服务所产生的赔偿责任必然不在公约草案的范围以内。但是，对承运人提供的这类附加服务，仍然必须适用其他可适用的法律制度所规定的赔偿责任。

37. 与会者发表了支持删除第 12 条草案的某些强有力的观点。不过据认为，该条草案的本意是根除某种形式的滥用，即承运人有可能在运输合同中列入意思大致为承运人只对以自有船舶运载货物承担赔偿责任的格式条款。尽管据说这类规定如今不很常见，但有与会者称，第 12 条草案的用意是保护托运人免受此种滥用的影响，删除这一条就会听任这种滥用的做法继续下去，从而造成模棱两可和不公平的情况。工作组普遍赞成保留该条草案。

第二句的第一个备选案文

38. 有与会者支持置于方括号内的第二句第一个备选案文所采取的做法，其主要原因是，对于承运人无法进行内陆运输或者要求托运人有自己的货主内陆运输安排，但是跟单信用证却要求以单一运输单证涵盖该段运输之类的情形，托运人要求必须有全程提单已日益成为现代海运的一部分并且符合行业惯例。在工作组中对该案文第二句第一个备选案文所采取的做法表示了支持，即如果承运人在运输合同规定的承运人义务范围以外充当托运人代理人，则承运人只对其作为代理人的部分负责，而不应当在这些附加服务方面受公约草案的管辖。

39. 但有与会者对第一个备选案文现在的写法不清楚表示关切，并为此提出了一些修改意见。一种建议是，承运人应当对代表托运人安排附加运输的全程承担赔偿责任。还有一种观点认为，该案文在承运人是否对第三方单证持有人负有任何赔偿责任的问题上不明确，有与会者认为这类规定可能会给指明承运人的身份造成问题，而承运人的身份问题可在第 38 条草案下处理。工作组一致认为，应当对该条文的措词加以改进并作出澄清。为协助澄清该条文，有与会者建议在标题中明确，该条文所涉及的是“混合合同”。还有与会者指出，该条文使用了两个不同的用语，即“特定运输”和“附加运输”，有与会者建议应当对其加以认真研究以便在术语的使用上保持一致。

40. 另一种关切是，该案文显然给承运人增设了一种义务，从而使其有权对依照第 62(1)条草案的案文就违反“本公约规定的”义务所承担的赔偿责任加以限制，即便对义务的违反并不非起因于运输合同。为解决这一问题而提出的一种办法是，将第一个备选案文修改为：“承运人安排此种运输单证或电子运输记录所规定的附加运输的，承运人即被视为代表托运人安排此种运输。”工作组中有人支持对第 12 条草案第二句中的第一个备选案文的内容所提议的修订。

第二句的第二个备选案文

41. 有与会者支持置于方括号内的第二句第二个备选案文所采取的做法。但有与会者建议对该案文做一些修改，例如在该案文中列入“除非另有约定”一语，目的是确保该案文仅为默示条文。另一种观点认为，可以保留第二个备选案文某些方面，并在根据第一个备选案文改写该条文时将其表现出来。但工作组对第 12 条草案第二句的第二个备选案文未予采纳。

第 12 条草案在案文中的位置

42. 有与会者建议挪动第 12 条草案的位置，可能的话，将其插在第 5 章第 18 条草案之后。

工作组就第 12 条草案达成的结论：

43. 工作组经讨论后决定：

- 应当在公约草案中保留第 12 条草案的案文，吸纳第二句第一个备选案文所采取的做法，但须根据上文第 34 至 41 段所述的关切对案文作出充分说明；
- 应当认真研究该条在公约草案案文中的适当位置。

第 12 条草案修订案文

44. 根据工作组有关第 12 条草案作出的决定（见上文第 43 段），工作组继续就该条文的以下修订案文进行审议：

“第 12 条。 运输合同未涵盖的运输

“应托运人的要求，承运人可以同意就[运输合同未涵盖的][其并非承运人的]特定运输签发单一的运输单证或电子运输记录。在此种情况下，承运人的责任仅涵盖运输合同的期间。承运人按照此种运输单证或运输记录的规定为运输合同未涵盖的运输作出安排，系代表托运人为之。”

45. 有与会者解释说，第 12 条草案的修订案文载有放在两组方括号内的备选案文，放在第一组方括号内的案文取自原载于 A/CN.9/WG.III/WP.81 中的第 12 条草案，而第二组方括号所载的案文意在表述同样的原则，只是措词更为明确。另外还指出，修订条文的第二句按工作组的意见取自原载于 A/CN.9/WG.III/WP.81 的案文的第一套备选案文，而列入第三句则是为了在承运人为附加运输作出安排的情况下说明、但并非规范承运人与托运人之间的法律关系。

46. 工作组中有人表示支持方括号内的第二套备选案文，认为它比第一个备选案文更为清楚，而且比较符合《汉堡规则》第 11 条中类似规定的案文，其中提到“非承运人的被指名人。”虽然仍有与会者表示倾向于从案文中删除该条文

草案，但工作组回顾，工作组已经决定只作一些修改后保留第 12 条草案案文所体现的概念。工作组中还有人表示赞成方括号内的第一套备选案文。

47. 会上提出把这两段词语放在案文的方括号中一并列入，用“和”连接，以便尽量表明这一条文的含义。工作组中对这一做法普遍表示支持。会上也有人担心，列入这两段词语会造成混乱，因为法院可能认为这两段词语有不同的内容，或者这两段词语都必须顾及才能满足该条文的要求。有些与会者对这个问题也有同感，建议为进一步明确而在第一套备选案文之后加上以下一段案文：“且其因此并非承运人的”。

48. 为进一步澄清还指出，修订案文的第三句意在明确一点：承运人为运输合同未涵盖的运输作出安排，如果该承运人为该段特定附加运输订立了合同，即为该段运输的承运人，而且将根据适用法律对该段运输承担赔偿责任。

工作组就第 12 条草案修订案文达成的结论

49. 工作组经讨论后决定如下：

- 方括号内的备选词语应当保留并连接起来，例如可以采用这样的案文：“且其因此并非承运人的”，并去掉前后的方括号；
- 第 12 条草案修订案文的其他方面可以为工作组接受。

第 5 章 – 承运人的义务

第 13 条草案. 货物的运输和交付

50. 工作组接着审议了 A/CN.9/WG.III/WP.81 中所载的第 13 条。有与会者询问为何使用“目的地”一词，而不是公约草案其他地方如第 5 条草案 1(c)项中所用的“交付地”一词。与会者表示支持公约草案中使用的术语应当一致的原则，除非有合理理由使用不同的术语。对此，有与会者指出，此处使用“目的地”一词是适当的，用以澄清承运人的主要义务，并将其区别于经常被错误地认为是目的地同义词的卸货地。这一观点获得了支持。

工作组就第 13 条草案达成的结论

51. 工作组一致认为 A/CN.9/WG.III/WP.81 所载的第 13 条草案的案文可以接受。

第 14 条草案. 具体义务

52. 工作组审议了 A/CN.9/WG.III/WP.81 中所载的第 14 条草案。有与会者建议在第 2 款中的“is to be performed by”之后添加“and is the responsibility of（并由其对这些行为负责）”等词。据指出，鉴于第 2 款规定了对第 14 条草案第 1 款的减损，并应扩大到在当事各方约定由托运人负责的情况下允许此类减损，

因此这些词是有必要的。对此，有与会者指出，第 14 条草案的当前措辞是一种折衷方案，列入提及托运人责任的词语将会产生混淆，特别是如果考虑到述及托运人对承运人承担的义务的第 8 章的话。

53. 另据指出，第 2 款的措辞过于宽泛，应当加以限制，从而使承运人不能按照常规免除为该条款草案设想的行为过程中发生的货物损坏所承担的赔偿责任。对此，有与会者指出，该条文其实并不太宽泛，因为它侧重于非常具体的行为，并明确限于装载、操作、积载或卸载货物。有与会者提出，第 14 条草案应结合第 17 条第 3 款(i)项阅读，该项免除了承运人在托运人实施这些活动的情况下对任何货物灭失或损坏承担的责任。

工作组就第 14 条草案达成的结论

54. 工作组一致认为 A/CN.9/WG.III/WP.81 中所载的第 14 条草案的案文可以接受。

第 15 条草案. 可能形成危险的货物

55. 工作组回顾，已对 A/CN.9/WG.III/WP.56 所载的案文中出现的对环境构成“非法或不能接受的危险”的概念作了修改，采用“对环境形成的危险”这一措辞，以便确立一项承运人对可能构成危险的货物适用的更为客观的标准。但有与会者指出，这种措辞可能会使确立的标准低于按照其他国际海运公约适用的标准，并使得承运人很容易为销毁货物找到理由。尽管有与会者建议恢复 A/CN.9/WG.III/WP.56 中的措辞，重新采用对环境构成“非法或不能接受的危险”等词，但工作组回顾，这种措辞已经被否定，原因是承运人很难判断按照其运营所在的各种法域的法律，对环境构成的危险在什么情况下是“非法的”或“不能接受的”。因此，有与会者建议在“显现有可能”之前加上“适度”一词，以便确立一项客观的标准，可以据此对承运人作出的销毁所谓危险货物的决定加以衡量。

56. 有与会者建议在第 15 条草案中的“人身、财产或环境”之后添加“以及任何国家的安全”等词，以处理可能不会影响到人身或货物但却会对一个国家的一般安全产生不利影响的事项。这项建议没有获得充分的支持。

工作组就第 15 条草案达成的结论

57. 工作组一致认为应在 A/CN.9/WG.III/WP.81 所载第 15 条草案案文中的“显现有可能”之前加上“适度”一词。在做出这种修改的情况下，工作组一致认为第 15 条草案的案文可以接受。

第 16 条草案. 特别适用于海上航程的义务

第 1 款

58. 有与会者建议删除第 16(1)条草案中的(b)和(c)项, 因为提及使船舶处于并保持适航状态的(a)项已经包含了这两项的实质内容。但有与会者支持保留单独的各项。据指出, (a)、(b)和(c)项中的写法代表了《海牙规则》和《海牙-维斯比规则》长期沿用的一种办法。所作的唯一修改是使承运人的义务具有持续性, 即这项义务是在整个航程中承担的义务, 而不仅是在开航之前。有与会者告诫, 对于这些众所周知的谨慎处理标准的任何背离都会产生解释上的问题。

工作组就第 16 条草案第 1 款达成的结论

59. 工作组回顾认为 A/CN.9/WG.III/WP.81 中所载的第 16 条草案第 1 款可以接受, 应当予以保留。

第 2 款

60. 工作组回顾其以前曾核准了第 2 款的实质内容, 但该款的位置尚有待决定。据指出, 第 15 条草案侧重于销毁危险货物或使之成为无害的货物, 其目的与第 16 条草案第 2 款完全不同。根据 16 条草案第 2 款, 为了共同安全, 可以牺牲不一定具有危险性的货物。

61. 有与会者支持将第 2 款列入关于共同海损的第 17 章, 如果该章将在公约草案的最后案文中予以保留的话。有与会者建议, 如果关于共同海损的一章最终未予保留, 则可将该款放在关于绕航的条款中。据指出, 虽然承运人行使第 2 款规定的权利可能会在有些情况下导致共同海损索赔, 但并非在所有情况下都是如此。因此, 据指出, 将第 2 款的案文放在单独的条款中可能更为适当。这项建议获得了支持。

工作组就第 16 条草案第 2 款达成的结论

62. 工作组一致认为 A/CN.9/WG.III/WP.81 中所载的第 16 条草案第 2 款的案文可以接受, 应当删除方括号, 并将其中的案文保留在单独的一条中, 可以编号为第 16 条之二。

第 6 章 – 承运人对灭失、损坏或迟延交付承担的赔偿责任

第 17 条草案. 赔偿责任基础

63. 与会者提醒工作组最近在第十四届会议上曾对有关赔偿责任基础的第 17 条草案进行过审议 (见 A/CN.9/572, 第 12-80 段)。工作组接着审议了 A/CN.9/WG.III/WP.81 号文件所载的第 17 条草案。有与会者回顾, 第 17 条草案案文目

前的措词是工作组在几届会议上经过深入讨论和慎重磋商取得广泛共识之后产生的。有与会者建议，在审议具体条款时应当注意本条草案的整体结构，对这一经过认真权衡的案文提出任何改动都应当慎之又慎。

第 1 款

64. 工作组一致认为应当按现在的措词核准第 1 款草案。

第 2 款

65. 有与会者认为，虽然对第 17 条草案的案文已经达成了广泛的一致意见，但对第 2 款应当进行某些修改，以弥补已经发现的一些缺陷。特别是，有与会者认为，第 17 条草案第 3 款所载的清单详尽无遗地罗列了可免除承运人赔偿责任的情况，第 6 款涵盖了承运人仅为造成货物损坏的部分原因的情况，但第 2 款规定，如果造成损坏的原因有两个，其中任何一个原因都可能造成完全灭失，而其中只有一个原因可归于承运人，则允许承运人避免承担赔偿责任。有与会者建议，为了弥补所发现的这一缺陷，应当删去第 2 款案文中“全部或部分”和“或原因之一”这两个短语。

66. 一些与会者对上述看法表示赞同，但有与会者指出，在工作组第十四届会议期间已经提出了类似的问题，当时工作组的绝大多数意见是支持案文目前的措词。此外，还有与会者说，所提出的这一表面上的问题可通过适用目前的案文得到适当解决，尽管该案文没有明确地将该问题考虑在内。另外，有与会者指出，公约草案有意避免讨论因果关系问题，而留给国内法律处理，因此没有充足的理由扰乱目前案文的措词所体现的一系列复杂的折衷意见。会上提出加入一则条文，明确规定因果关系和诸如相对过失之类的有关事项留给国内法去解决。

67. 工作组一致认为应当按现在的措词核准第 2 款草案。

第 3 款

68. 一些代表团表示支持删去第 17 条草案第 3 款，据说该款为承运人列出的免责情况清单过于宽松，而另有一些代表团提出，工作组在前几届会议期间删去了本款中的导航误差，应对此进行审查，或者工作组在评估公约草案中赔偿责任的总体平衡情况时至少记得这一问题。但工作组表示强力支持列入第 3 款的现有措词。一些代表团支持这一意见，提到了工作组在协商整条草案时达成的微妙的平衡和共识，以及在前几届会议上支持将第 3 款列入公约草案的意见。

(g)、(h)、(i)、(k)项括号内的案文

69. 工作组接下来审议了第 3 款中仍留在方括号内的案文。关于(h)项，有与会者提出，“发货人”一词应当去掉方括号并予以保留，因为虽然公约草案并未涉及代理问题，但据认为良好的政策是，如果是发货人的行为造成了货物损

坏，就不应使承运人承担责任。关于(i)项，有与会者建议，“或履约方”一词应当去掉方括号并予以保留，对于(k)项，“或代其行事的人”一语也应去掉方括号并予以保留。一些与会者表示支持删去上述各项中方括号内的案文，但总体来说，与会者认为列入这些词句澄清了各项的案文，工作组对列入这些词句的建议表示支持。

70. 关于(g)项，有与会者建议，方括号内的两种备选案文都应删去，同时删去“的”字，这样案文在实质上与《海牙-维斯比规则》第 4(2)(p)条相同。有与会者表示担心，若选择“船舶”这一备选案文，会过度限制《海牙-维斯比规则》中原先较为宽泛的办法，该办法包括了起重机等，而“运输工具”这一备选案文则过于宽泛，尽管公约草案是关于“海运加其他运输方式”的公约。虽然这两个备选案文的每一个都有一些与会者支持，但大多数意见是，最好的办法是保持《海牙-维斯比规则》所采用的办法，删去这两个备选案文。

工作组就第 3 款草案达成的结论

71. 工作组经讨论后决定：

- 应当按现在的措词保留公约草案中第 3 款草案案文；
- 应当删去(g)项中两组方括号内的案文，同时删去“的”字；
- 应当保留(h)、(i)、(k)项中方括号内的案文，并去掉方括号。

第 4 款

72. 有与会者建议在(a)项中“事件或情形”前加上“第 3 款所列的”一语，该建议未获接受。工作组一致认为应当按现在的措词通过第 4 款草案。

第 5 款

73. 有与会者建议将该条草案(a)项中索赔人的举证责任转给承运人，以减轻托运人的举证责任，工作组没有接受这一建议。有与会者就该案文(b)项的用意提出疑问，对此作出的澄清是，第 5 款所设计的办法是，货物索赔人必须根据(a)项的规定证明可能造成灭失、损坏或迟延的原因，而(b)项为承运人提供了提出反证的可能性。有与会者说，对这一意图的任何模糊的表述都应当加以纠正。工作组一致认为，应当按现在的措词通过第 5 款草案，同时如上文所述加以必要的澄清。

第 6 款

74. 工作组一致认为应当按现在的措词核准第 6 款草案。

第 18 条草案. 承运人为其他人承担的赔偿责任

第 1 款

75. 有鉴于第 19 条草案第 1(b)款和第 34 条草案分别涉及海运履约方和托运人的辅助人，有与会者建议述及承运人辅助人的第 18 条草案第 1 款照用这两条所使用的措词。会上有人建议对第 1(b)款改拟如下：“受承运人委托履行承运人在运输合同项下的任何义务的人”。据指出，修改后的案文行文简洁，能够更为明确地澄清，一人在承运人的监督或控制之下，但未受委托履行承运人的义务的，承运人不对该人的作为负责。该建议未获支持。

工作组就第 1 款达成的结论

76. 工作组商定保留 A/CN.9/WG.III/WP.81 所载第 1 款的案文。

第 2 款

77. 有与会者支持保留第 2 款所述的案文，该案文现已置于方括号内。据称，保留该案文将有助于促进全球范围的统一。但有与会者以应当由国内法来确定有关雇用合同或代理的范围为由而力主删除该款。对此，有与会者指出，第 2 款现在的写法未影响到国内法，并且该款的实施甚至有赖于国内法的规定。此外，这项规定与承运人本人的受雇人无关，而只是涉及承运人代为其他当事人的作为承担的赔偿责任。如果受雇人在其雇用合同以外行事，可能就无法免除承运人所承担的赔偿责任，其原因是这种事件不在第 17(3)条草案所列的事件或情形的范围之内。不过仍有与会者为了将有关雇用合同和代理的范围的事项交国内法处理而力主删除第 2 款。

工作组就第 2 款达成的结论

78. 工作组商定删除 A/CN.9/WG.III/WP.81 所载第 2 款的案文。

第 3 款

79. 工作组接下来审议 A/CN.9/WG.III/WP.85 号文件所载的一项建议（见第 3 段），即通过在第 18 条添加新的第 3 款澄清，对于因另一托运人的作为或不作为造成的灭失或损坏，承运人不承担赔偿责任。有与会者指出，该建议的目的是解决在此前一届会议上提出的关切，即根据公约草案，承运人反而会因仅有一个托运人造成迟延而被判定对在该船上运载货物的其他托运人承担赔偿责任（A/CN.9/616，第 103 段）。

80. 一些与会者表示支持添加所建议的案文。有与会者提出，虽然工作组支持将托运人的迟延赔偿责任排除在公约草案之外，但托运人仍有可能给其他托运人造成迟延和损坏。不过，假如工作组同意添加所建议的案文，仍应对其位置

安排和措词加以审议。所建议的案文放在关于承运人赔偿责任的第 17 条第 3 款可能更为适宜。还有与会者说，所建议的补充措词提及了“另一托运人”，含义不明确，应当改为“另一运输合同下的另一托运人”。

81. 但工作组认为，所建议的案文是不必要的，因为其内容已经充分涵盖在第 17 条草案所规定的赔偿责任制度中。

工作组就第 18 条草案添加第 3 款的建议达成的结论

82. 工作组不支持对 A/CN.9/WG.III/WP.85 号文件所载第 18 条草案添加第 3 款的建议。

第 19 条草案. 海运履约方的赔偿责任

83. 据解释，第 19 条草案第 1 款置于括号内案文的措词意在确保未在缔约国履行其任何活动的海运履约方不受公约草案约束。删除置于括号内的案文的意见虽获一定的支持，但支持保留该措词的呼声更高。有与会者就此指出，把海运履约方排除在外并不意味着承运人对这些履约方的作为可以不承担责任，而只是表明托运人或收货人在公约草案下无权对海运履约方直接提起诉讼，而海运履约方不能自动享有公约草案为承运人规定的同样的免责权和赔偿责任限制。

工作组就第 1 款达成的结论

84. 工作组商定保留 A/CN.9/WG.III/WP.81 所载第 19 条草案第 1 款的案文并删除括号。

第 2 款

85. 工作组继续审议 A/CN.9/WG.III/WP.81 号文件所载的第 19 条草案第 2 款。工作组认为，根据删除第 18 条草案第 2 款的决定，第 19 条草案第 2 款也应当删除。

工作组就第 2 款达成的结论

86. 工作组决定删除 A/CN.9/WG.III/WP.81 号文件所载第 19 条草案第 2 款中的案文。

第 3 款

87. 鉴于海运履约方定义的表述很宽泛，有与会者建议删去第 3 款，理由是，允许承运人对其同意承担的额外义务或更高的赔偿责任限额进行赔偿责任限制，却规定海运履约方若无明确同意不受该限额的约束，这对收货人是不公平的。但是，有与会者表示支持保留该款。有与会者说，如果合同承运人同意提

高赔偿责任，使之高于公约草案的规定，在海运履约方甚至可能不是该协议当事人的情况下，要求海运履约方接受这种赔偿责任，是不合逻辑的。

工作组就第 3 款达成的结论

88. 工作组一致认为，A/CN.9/WG.III/WP.81 号文件所载第 19 条草案第 3 款中的案文应当予以保留，但公约草案定稿后须对相互参照的内容作必要的改动。

第 4 款

一般性评论和位置安排

89. 有与会者表示支持第 4 款所体现的一般性政策，即充分保障承运人和海运履约方的受雇人、代理人和分合同人享有公约所规定的，承运人在有人根据公约草案直接对其提起诉讼的情况下，针对其违反合同义务或责任的任何情况所享有的各项权利、抗辩和赔偿责任限额。要求得到这种保护的通常办法是在运输单证中添加所谓的“喜马拉雅”条款。与会者一致认为，对“抗辩和赔偿责任限额”这一术语应作宽泛的解释，工作组关于第 4 条草案的一致意见也认为应当如此。

90. 有与会者表示担心，没有清楚表明公约草案中除第 4 款之外是否还有别处论及了承运人的受雇人的问题。例如，第 18 条草案第 1(b)项提及了履行承运人义务的人，但似乎没有包含承运人的受雇人。有与会者提出，应当将喜马拉雅条款的范围扩大到适用于协助承运人履行其责任的任何人。为此，有与会者建议扩大第 4 款的范围，以包含根据公约草案履行承运人义务的所有类型的当事人，包括其受雇人和代理人。有与会者建议，船舶的船长和全体船员以及独立承包商也应涵盖在内。有与会者认为，履约方和海运履约方现在的定义已经很宽泛，足以包含这些人。鉴于可能出现不同的解释，与会者一致认为，应对这些定义加以澄清。在这方面，有与会者说，有时船员并不是承运人的受雇人，而是船主或船员公司的受雇人，这种情况也应当考虑在内。

91. 有与会者建议，由于第 4 款涉及的问题不同于海运履约方的免责规定，将其放在公约草案中关于总则的第 1 章第 4 条之后可能较为妥当。一些与会者对该建议表示支持。

括号内的案文

92. 工作组接下来审议括号内的三个备选案文。

93. 有与会者表示支持保留第一组括号内的案文。但有与会者提出，第一组括号内的案文仅提及了海运履约方，如果保留该案文，就可以删除第 4 款，因为第 19 条第 1 款已将其涵盖在内了。

94. 许多与会者表示支持保留第二组括号内的案文。在这方面，有与会者指出，《海牙-维斯比规则》第4条之二(2)将喜马拉雅条款的保护范围扩大到了承运人的受雇人或代理人，因为这种保护并非在所有法域都有效。

95. 一些与会者表示支持第三组括号内的案文，理由是，据称这较好地反映出公约草案适用于多式联运而非传统的港到港运输。有与会者提出，还可删除“或本条第1款(a)项”等字样。但有与会者表示担心，第三组括号内的案文似乎将内陆承运人的代理人 and 受雇人也包含在喜马拉雅条款的保护范围之内，这不符合工作组将内陆承运人排除在公约草案范围之外的决定。

“[经其证明]其是在其合同、雇用或代理范围内行事的”

96. 尽管一些与会者支持保留“[经其证明]其是在其合同、雇用或代理范围内行事的”一语，但大多数意见是将其全部删除。

工作组就第4款达成的结论

97. 工作组商定：

- 保留 A/CN.9/WG.III/WP.81 号文件所载的第19条草案第4款第二组括号内的案文，并去掉括号；
- 重新审议第4款以及“履约方”和“海运履约方”的定义，可能需改写，以确切说明喜马拉雅保护条款涵盖哪些人，并考虑是否也将船员、船长、独立承包商和承运人的受雇人涵盖在内；
- 根据删除第18条第2款的决定，删除第4款最后一部分“[经其证明]其是在其合同、雇用或代理范围内行事的”，而将有关雇用合同和代理范围的问题留给国内法处理（见上文第77至78段）；
- 重新审议第4款的位置问题，同时考虑到工作组的各项建议。

第20条草案. 连带赔偿责任和扣除

第1款

98. 工作组接着审议了 A/CN.9/WG.III/WP.81 中所载的第20条草案第1款，注意到该款含有意在澄清“连带赔偿责任”这一术语含义的放在方括号内的案文。有与会者支持为那些连带赔偿责任并未得到广泛认可的法域保留方括号内的案文，以有助于对这些词语作出统一的解释。但有与会者反对保留方括号内的案文，因为据发现，有些国际公约也使用了这些词语，却没有给出定义。有与会者对于列入此类定义因而可能会产生不良解释后果表示关切。据指出，这些定义过于简单，可能不足以体现不同法域在使用这些词语方面的细微差别。

99. 有与会者建议删除提及第25条、第62条和第63条的措辞，因为无论是否列出这些条款，这些限制仍将适用。该建议没有获得充分的支持。

工作组就第 1 款达成的结论

100. 工作组同意删除第 1 款方括号内的案文。

第 2 款

101. 与会者一致认为，“上述所有人”一词意在涵盖负有共同责任或个别责任的所有当事方。有与会者提出了在承运人缔结公约草案规定以外的合同并增加其赔偿责任限额的情况下，第 2 款如何适用的问题。对此，有与会者指出，该条文提到赔偿责任总限额是为了将承运人自愿增加的赔偿责任限额包括在内，承运人的赔偿责任限额因此就变成了第 2 款草案中所提及的数额。

工作组就第 2 款达成的结论

102. 工作组同意保留第 2 款的案文。

第 3 款

103. 工作组接着审议了 A/CN.9/WG.III/WP.81 中所载的第 3 款草案。有与会者提醒工作组，第 1 和第 2 款的目的在于，即使索赔人对不止一个当事人起诉，也不能绕过赔偿责任总限额。列入第 3 款是为了避免在有些法域可能出现的下列情况：法院可能裁定，已经成功起诉非海运履约方的索赔人无需在按照公约草案提起的索赔中扣除已获赔偿的数额。据指出，第 3 款的当前措辞可作两种解释：一种是通过适用该款而在损害赔偿总额中扣除因提起公约草案范围之外的诉讼而获追偿的数额；另一种是通过适用该款而在公约草案规定的赔偿责任限额中扣除已获追偿的数额。有与会者支持下述观点：第一种解释可以接受，而且实际上也是大多数法域所达成的结论；第二种解释不可接受。有与会者澄清说，第二种解释是在关于将该款列入公约草案的最初建议中所寻求的解释。

104. 有与会者支持删除第 3 款，因为该款的效力不明确，而且可能会带来程序上的困难，例如在确定应当由谁来承担举证责任，证明是否已对非海运履约方成功起诉方面。

工作组就第 3 款达成的结论

105. 工作组商定删除第 3 款的案文。

第 22 条草案. 赔偿额的计算

106. 与会者提醒工作组最近在第十三届会议上曾对有关赔偿额的计算的第 22 条草案进行过审议（见 A/CN.9/552，第 32 至 37 段）。工作组接下来审议了 A/CN.9/WG.III/WP.81 所载第 22 条草案。

第 1 款

107. 考虑到如果对第 11 条草案案文作任何修订可能就必须对其第 1 款草案中提及第 11 条草案的内容再作审议，工作组一致认为应当按现在的措词核准第 1 款草案。

第 2 款

108. 有与会者建议调整第 2 款草案下用于确定货物价值的各种因素的次序，以便在考虑商品交易价格之前首先顾及其市场价值。但这种观点未获充分支持，第 2 款草案按现在的措词获得核准。

第 3 款

109. 工作组一致认为应当按现在的措词核准第 3 款草案。

第 23 条草案. 灭失、损坏或迟延的通知

110. 与会者提醒工作组最近在第十三届会议上曾对有关灭失、损坏或迟延的通知的第 23 条草案进行过审议（见 A/CN.9/552，第 63 至 87 段）。工作组接着审议了 A/CN.9/WG.III/WP.81 中所载的第 23 条草案。

第 1 款**第 1 款草案的法律效力**

111. 与会者对第 1 款草案的作用再次表示关切，在工作组第十三届会议期间曾表示过类似的关切（见 A/CN.9/552，第 65 段）。有与会者支持以下观点，即认为第 1 款没有必要，因为无论是向承运人或履约方提交通知还是不提交通知，都不会影响第 17 条草案中一般赔偿责任制度所述承运人和索赔人各自的举证责任。此外，有与会者注意到，在某些法域，本条草案所依据的《海牙规则》第 3(6)条的规定造成了混乱，促使一些法院认定，未提交这类通知即丧失依照该文书就灭失或损坏提出索赔的权利。因此，会议促请工作组删除第 1 款草案，即便不删除，也应明确，未根据本款草案提交通知，并不具有特殊的法律效力。

112. 有与会者就此注意到，给未提交通知附加特殊法律效力，并非本款草案的用意。不过本款草案仍然预期会产生要求尽早向承运人提交灭失或损坏通知的实际上的正面效应，目的是在假设未作任何联合检查的情况下使承运人得以对货物进行检查。工作组尽管未就推翻其先前所作的保留该款草案的决定取得共识，但仍一致认为第 1 款草案无意影响货主根据公约草案提出索赔的权利，尤其无意影响第 17 条草案所述的赔偿责任制度和举证责任。

时限

113. 在工作组中有与会者支持从置于方括号内的案文草案所载几个备选时限中选定三个工作日的通知时限，其主要原因是，本款草案的目的是鼓励尽早对损坏货物进行检查。不过工作组仍然主张从所载的备选时限中选定交货地七个工作日的通知时限。

工作组就第 1 款草案达成的结论

114. 工作组经讨论后决定：

- 应当按照现在的措词在公约草案中保留第 1 款草案的案文；
- 应当保留置于方括号内的“交货地七个工作日”的案文，并删除其前后的括号，置于方括号内的其他几个备选时限都应删除；
- 应当明确，第 1 款草案既无意赋予任何证据效力，也不想同第 17 条草案所述赔偿责任制度和举证责任发生任何抵触或对其产生任何不利影响。

第 2 款

115. 工作组商定推迟该款的讨论，而先就托运人和承运人的迟延问题进行更广泛的审议。

第 3 款

116. 有与会者指出，第 3 款草案中“同等效力”一语指的是第 1 款草案提及的通知，据认为该通知在这种情况下并不具有特殊法律效力（见上文第 112 段）。工作组一致认为应当按现在的措词核准第 3 款草案。

第 4 款

117. 工作组商定按现在的措词核准第 4 款草案。

第 7 章 – 有关运输特定阶段的补充条款

第 24 条草案. 海上运输途中的绕航

118. 与会者提醒工作组最近在第十三届会议上曾对有关海上运输途中的绕航的第 24 条草案进行过审议（见 A/CN.9/522，第 100-102 段）。工作组接着审议了 A/CN.9/WG.III/WP.81 号文件所载的第 24 条草案。

119. 工作组商定按现在的措词核准第 24 条草案。

第 25 条草案. 船舶上的舱面货

120. 与会者提醒工作组最近在第十三届会议上曾对有关船舶上的舱面货的第 25 条草案进行过审议（见 A/CN.9/552，第 103-117 段）。工作组接着审议了 A/CN.9/WG.III/WP.81 号文件所载的第 25 条草案。有与会者作了一般性的评论，对第 25 条草案放在第 7 章中是否妥当提出了疑问。

第 1、2、3 和 4 款

121. 工作组商定按现在的措词核准第 1、2、3、4 款。

第 5 款

122. 有与会者注意到，案文中的第 5 款草案在方括号内，该条文的案文本身还包含四组方括号。

整款的案文和位置安排

123. 有与会者认为，第 5 款草案应当全部删除，根据公约草案，在任何情况下，若货物因被当作舱面货不当运输而受到灭失或损坏，应当诉诸第 64 条草案。但有与会者澄清说，第 5 款的用意不是要降低第 64 条草案所规定的丧失赔偿责任限制权的一般性最低条件，该条件应作为公约草案下的一般规则加以保持。但若承运人违背了将货物载于舱内的承诺，将其作为应予特别制裁的情况来处理是恰当的。

124. 工作组内普遍认为应当去掉该款草案的方括号，保留该款案文。有与会者建议将该款草案挪到第 24 条草案，作为该条新的一项，但未获采纳。然而，会上赞同了一项措词建议，即应当调整第 5 款草案中“无权……享受赔偿责任限制”一语，以便与第 64 条草案中所用的“无权……限制其赔偿责任”相一致。

“[明确]”、“[[仅仅由于]货物载于舱面而造成的[货物载于舱面而造成损失这一限定范围内的]]”

125. 工作组接下来审议了该条文草案方括号内的案文。虽然有一些与会者表达了相反的意见，但工作组商定保留“明确”一词，并去掉方括号；删去[仅仅由于货物载于舱面而造成的]一语及其方括号；保留[货物载于舱面而造成损失这一限定范围内的]一语，并去掉方括号；去掉这一整段语句的方括号。有与会者认为，要求有明确约定才能致使丧失赔偿责任限制权是很重要的，这样可以使承运人预见到自己会面临这一制裁。此外，应当选用“货物载于舱面而造成损失这一限定范围内的”而非“仅仅由于货物载于舱面而造成的”，因为这符合公约草案对因果关系采用的一般办法。

工作组就第 5 款草案达成的结论

126. 工作组经讨论后决定：

- 应当在公约草案中按现在的措词保留第 5 款草案的案文，并去掉方括号；
- 应当调整第 5 款草案中“无权……享受赔偿责任限制”一语，使之与第 64 段所用的“无权……限制其赔偿责任”一语相一致；
- 该款草案应当反映工作组从所列的备选案文中选出的案文，该案文载于上文第 125 段。

第 1 章 – 总则

第 1 条草案. 定义

127. 根据其早些时候作出的决定，即结合对包含所定义术语的实质性条款的审议情况对各项定义进行审议（见上文第 9 段），工作组接下来审议了 A/CN.9/WG.III/WP.81 所载的第 1 条草案第 6、第 7 和第 8 款中分别包含的“履约方”、“海运履约方”和“非海运履约方”的定义。

第 6 和第 7 款 – “履约方”和“海运履约方”

128. 工作组注意到“履约方”的定义包含两个句子：第一句描述了什么是履约方，第二句则扩大了这一最初定义的范围，将受雇人、代理人和分合同人也包括在内。据指出，“履约方”定义的目的是为了规范不应混淆的三个不同问题。首先，该定义是为了对实施运输合同规定的承运人活动的当事方（通常是分合同人）以及这些当事方与订约承运人之间的连带赔偿责任加以管辖。其次，该定义的目的还在于规范履约方为其受雇人或其他为其服务的人而承担的间接赔偿责任。最后，该定义与第 4 和第 19 条草案一道，是为了向此类受雇人、代理人或分合同人提供所谓的“喜马拉雅条款”保护。

129. 据指出，“海运履约方”的定义参考了前面的“履约方”的定义，因此也包括受雇人、代理人或分合同人。据认为，该定义的当前措辞可能会产生意外效果，即海运履约方根据运输合同承担的任何可能的合同责任可能被直接强加给受雇人、代理人或分合同人，因此有与会者赞成重新审议“履约方”的定义以避免这种意外后果的观点。在这方面，有与会者指出，按现在的措词，如果产生使受雇人直接承担合同规定的赔偿责任的意外后果，将与许多国家保护受雇人免于承担此类责任的法律不符。

130. 对此，有与会者解释说，该定义的范围之所以如此宽泛，是为了避免有关喜马拉雅条款的判例中曾经出现的契约双方的关系问题，这种关系使得只能对分合同人而不能对合同链中更远的其他人提供喜马拉雅条款所规定的此类保护。此外，据指出，很难同时从实际的角度和在有些国家从法律的角度设想由

单个受雇人作为海运履约方而承担责任的情况，包括由此产生的所有赔偿责任。据认为，在实践中，货物所有人不可能直接对受雇人起诉，因为为了使判决能够得到执行，诉讼当事人往往对具有最大财力的人起诉。有与会者告诫说，如果一定要重新拟定该定义，则应注意避免无意间免除雇主间接责任的情况。另外，由于整个公约草案都提到了“履约方”和“海运履约方”，与会者还告诫说，应避免作出可能会在公约案文其他地方产生意外后果的改动。

131. 与会者提出工作组应当审议重拟定义的问题。会议商定，任何重拟都应考虑到整个案文中提及该定义的实质性条款，并应以下列指导原则为基础：

- 承运人和分合同人应当承担连带赔偿责任；
- 承运人和雇主应为其受雇人承担间接赔偿责任；
- 所谓的“喜马拉雅条款”保护应当以对雇主适用的同样方式适用于受雇人，而且其适用不应受到契约关系不涉及第三方的原则的限制。

关于排除铁路承运人的建议

132. 有与会者提醒工作组注意其关于将内陆承运人排除在公约草案中之外的政策性决定。

133. A/CN.9/WG.III/WP.84 所载的一项建议提出，铁路承运人即使在港口内履行了服务，也应排除在“海运履约方”的定义之外。为此，有与会者认为，应在第 1 条第 7 款（“海运履约方”定义）的末尾增加下列一句：“铁路承运人在货物抵达装货港之后或在货物离开卸货港之前即使履行了属于承运人责任的服务，也仍是非海运履约方。”

134. 为支持这一建议，有与会者指出，虽然从在港口区内为运输而收货或交货这一点来说，铁路承运人可能与其他内陆承运人有些相似，但他们仍与其他内陆承运人有很大差别，因为铁路承运人服务的最终目的基本上完全是为了将货物远距离运入或运出港口，而不仅是在港口内将货物从一个地方运到另一个地方。鉴于这一实际情况，将铁路承运人排除在海运履约方之外是有道理的。

135. 有与会者问是否有必要作出特定的排除，因为公约草案的现有案文明确指出，此类内陆承运人几乎总是归为内陆承运人一类，而并未包含在海运履约方的定义中，因此不属于公约草案的范围。对此，有与会者指出，如果不作明文规定，法院就需要进行逐案分析，以确定铁路承运人是否包含在该定义之内。据指出，明文排除会使问题显得清晰，并会减少有关这一问题的官司。

136. 有与会者提出，尚未充分审议一概排除会对铁路承运人产生的后果。所提出的一个问题是，各种承运人都会接二连三地寻求用同样办法被排除在公约草案的适用范围之外。另外，有与会者认为，比一概排除更可取的方法是在案文中更加明确地规定，在既未考虑也未实际采用海洋运输的情况下，公约草案不适用，因为据认为，货代人应当被赋予以其认为适当的方式履行运输合同的灵活性，包括使用最佳运输方式的权利。

137. 此外，有与会者询问这种排除是否应当仅限于铁路承运人。有与会者赞成下述观点：即拟议的排除还应扩大到公路承运人（如 A/CN.9/WG.III/WP.90 中的建议），并在可能情况下扩大到内陆驳船。在这方面，有与会者指出，货车运输业者与铁路承运人不同，可能会履行纯粹的内陆运输，以及完全属于港口区以内的服务，因此对于公路运输的任何排除在措词上应与对铁路运输的排除有所不同。有与会者认为，既排除公路承运人又排除铁路承运人的措词可能过于宽泛，以致将完全在港口区提供服务并应被视为“海运履约方”的货车运输业者也排除在外。有一种建议是对该问题采取更加细致的方法，拟定内容大致如下的排除条文：“铁路承运人或公路承运人只有完全在港口区内履行或承诺履行服务的情况下，才是海运履约方”。该建议获得了一定的支持。

工作组就第 6 和第 7 款草案达成的结论

138. 经讨论后，工作组决定推迟就“履约方”和“海运履约方”的定义作出决定，直至根据工作组内所提建议对重新拟定的条文进行审查后再予作出，这些条文包括可能将铁路承运人以及在可能情况下将其他内陆承运人排除在海运履约方的定义之外。

第 8 款 – “非海运履约方”

139. 工作组注意到只在第 20 条草案第 3 款中使用了“非海运履约方”一词。鉴于其早些时候作出的关于删除该款的决定（见上文第 105 段），工作组一致认为应删除这一定义。

工作组就第 8 款草案达成的结论

140. 工作组一致认为应删除第 8 款草案中所载的“非海运履约方”的定义。

第 1(6)条和第 1(7)条草案修订案文（“履约方”和“海运履约方”）；以及第 4、18、19 条草案

141. 工作组此前曾决定重新审议改写后的“履约方”和“海运履约方”的定义，这两个定义最初分别载于第 1 条草案第 6 款和第 7 款（见上文第 138 段）。按照上述决定，工作组继续审议这些条文的修订案文，以及由此而对第 4、18、19 条草案进行的改动。案文如下：

“第 1 条. 定义

“6. (a) “履约方”是指承运人以外的履行或承诺履行承运人在运输合同下有关接收、装载、操作、积载、运输、照料、卸载或交付货物的任何义务的人，以该人直接或间接在承运人的要求、监督或控制下行事为限。

“履约方”包括履约方的代理人或分合同人，但以其同样履行或承诺履行运输合同下承运人义务为限。

“(b) “履约方” 不包括:

“(一) 承运人或履约方的受雇人; 或者

“(二) 托运人、单证托运人、发货人、控制方或收货人, 而不是由承运人直接或间接所用的任何人。

“7. “海运履约方” 是指如果在货物到达船舶装货港至其离开船舶卸货港期间履行或承诺履行承运人任何义务的履约方, 但在转运情形中, 从货物离开一港口至其到达另一装货港的内陆期间履行承运人任何义务的履约方, 不是海运履约方。只有履行或承诺履行完全在港区的服务的内陆承运人方为海运履约方。

“第 4 条. 抗辩和赔偿责任限制的适用

“[现第 4 条改为第 1 款]

“2. 如果就本公约所涵盖的灭失或损坏[或迟延]向船长、船员或者在船舶上履行服务的其他任何人, 或者对承运人或海运履约方的受雇人或代理人, 提起司法或仲裁程序, 该人有权享有本公约所规定的抗辩和赔偿责任限制。

“3. 不论其是以合同、侵权行为还是以其他为依据, 司法或仲裁程序均适用第 2 款。

“第 18 条. 承运人为其他人承担的赔偿责任

“下列人的作为或不作为违背本公约规定的义务的, 承运人应承担赔偿责任:

“(a) 任何履约方;

“(b) 船舶的船长或船员;

“(c) 承运人或履约方的受雇人或代理人; 或者

“(d) 直接或间接地根据承运人的请求或者在承运人的监督或控制下作为, 履行或承诺履行承运人在运输合同下的义务的任何其他人。

“第 19 条. 海运履约方的赔偿责任

“1. 如果造成灭失、损坏或迟延的事件发生在货物到达船舶装货港至货物离开船舶卸货港的期间内, 货物在其掌管之下或者其参与履行运输合同所涉及任何活动的任何其他时间内、海运履约方, 在缔约国最初收到货物的, 或者在缔约国最终交付货物的, 或者在缔约国某一港口履行与货物有关的各种活动的:

“(a) 应受本公约规定的有关承运人义务和赔偿责任的约束，并且有权享有本公约规定的承运人的抗辩和赔偿责任限制，并且

“(b) 应对受其委托履行承运人在运输合同下的任何义务的人违反本公约对其规定的义务的作为和不作为承担赔偿责任……”

142. 有与会者解释说，在改写案文时，遵循了工作组针对改写“履约方”和“海运履约方”定义达成的三条指导原则（见上文第 131 段）。在修订案文中，“履约方”的定义范围很窄，(a)项详细列出了包括在内的人，(b)项详细列出了排除在外的人，据认为这解决了一个潜在的问题，即根据公约草案使海运履约方的受雇人为其雇主的行为承担赔偿责任。此外，有与会者指出，第 18 条草案的间接赔偿责任规定中所列的人的范围有所扩大，以特别包括按工作组决定应接受此类保护的人。另外，按照工作组的一致意见，对这些范围较广的人特别规定了自动保护，第 4 条草案所规定的保护范围也有所扩大，并额外作了一些细微的改动，如在条文的案文中增加了仲裁程序。对第 19(1)条草案也作了某些技术上的调整，如将第 1 款(a)项的一部分内容移到了前导句。最后，有与会者解释说，“海运履约方”定义最后一句的用意是，按照工作组的决定，特别把仅将货物运进或运出港口的内陆承运人排除在定义之外。

第 1(6)(b)(二)条草案中的“不是由承运人”

143. 有与会者建议，第 1(6)(b)(二)条草案结尾处的“而不是由承运人”一语是多余的，可以删去。但有与会者解释说，这个短语是必要的，因为(b)项列出了排除在定义之外的人，而(b)(二)项特别提及了第 14(2)条草案中的情形，即托运人或其他人可约定履行通常由承运人承诺履行的义务。据澄清，在这种情况下，公约草案应当将货主直接或间接使用的人排除在定义之外，但既然承运人本身也是托运人所用的人，就必须添加这个短语，以免将托运人作为“履约方”排除在外。

第 1(7)条草案中的“内陆承运人”

144. 有与会者表示担心“内陆承运人”一语不包括内陆水道运输，部分原因是在案文的不同语文版本中存在翻译上的不确定性。对此，工作组明确表示打算在该条款内添加公路、铁路和内陆水道运输。有与会者要求在案文中阐明该用意，还有与会者建议，还应澄清内陆承运人所经营的渡船地位如何，或许应在海上货物运输合同的定义中加以澄清，而不是将其作为“海上履约方”定义的一部分。有与会者对上述要求和建议表示支持。

145. 此外，有与会者指出，“内陆承运人”一词可能不够理想，因为“承运人”一词是一个已有定义的术语，有与会者建议，“内陆履约方”可能较为可取。但该建议未获支持，因为据认为这可能在无意中排除“海运履约方”的定义中某些显然应当包括在内的内陆履约方，如积载计划员，他们可能仅在港口外的办公室工作，但显然属于海运履约方。

第 1(7)条草案中的“转运”和“港口”

146. 有与会者针对将转运情形下的履约方排除在“海运履约方”定义之外的做法提出了一个问题。虽然与会者承认工作组已经就这种处理方法达成了一致，但对这种处理方法在公约草案的涵盖范围方面留下了明显空白表示担心。不过，工作组按现在的措词接受了这方面的案文。

147. 还有与会者就“海运履约方”定义中提及转运的第二句提出了另一个措词建议。与会者认为，可将这句话删除，因为该定义的末句只将完全在港口区内提供服务的内陆承运人列入了定义范围，从而将不完全在港口区内提供服务，而是在两个港口之间往返的转运人排除在了定义之外。有与会者对这一观点表示支持，认为可在进一步修改措词时考虑这种方法。

148. 但有与会者担心，在非常大的或者地理位置很近的港口内，或者由同一机构管理的不同港口内，将很难确定履约方是否“完全在港口区内”履行服务，因此很难确定谁是“海运履约方”。有与会者对这种担心表示支持，并支持关于工作组应考虑将内陆承运人一概排除在公约适用范围之外的建议。对此，有与会者指出，工作组以前已经商定将如何确定“港口”范围的问题留给当地机关和司法部门解决，因为由于地理条件的关系，在这一问题上观点差别很大。与会者还指出，很难确定这是不是一个严重的问题，并指出，无论如何，公约草案对很多术语都没有给出定义，因为该文书无法回答每一个问题。此外，与会者还指出，《汉堡规则》也提到了“港口”，而没有给出该词的定义。虽然有与会者担心在确定港口界限方面采取这种办法可能会在确定“港口”的当地含义方面产生不必要的并且代价高昂的诉讼，但与会者一致认为，所建议的排除所有内陆承运人的解决方法将是一个政策性决定，并会在整个公约草案内产生严重后果。因此第 1(7)条草案目前采用的方法获得了广泛支持。

第 4 条草案

149. 与会者指出，应对第 4 条草案第 1 款加以修改，列入“仲裁程序”，以便使其与修订案文中提议的其他各款相一致。针对就修订案文中使用的“该人有权享有本公约规定的抗辩和赔偿责任限制”一语所提的问题，有与会者解释说，使用与最初案文中不同的措词是为了澄清：在承运人以合同方式同意增加其赔偿责任限制的情况下，第 4 条草案中述及的人不应受该合同的约束，而应受公约草案的条款管辖。有与会者对这种方法表示支持，并鼓励澄清这方面的案文。

各种措词问题

150. 有与会者指出，“履约方”的定义包括代理人却不包括受雇人，而在有些法域中，代理人 and 受雇人将会受到同样的待遇。针对这一问题，有与会者指出，应对第 18 条草案中的一处重复予以纠正，即(a)项提到了“任何履约方”，(c)项则包括“代理人”，而“代理人”已经被包含在“履约方”的定义范围之内。但有与会者认为，应对这一问题进行更加细致的审查，因为可能仍有必要

在第 18 条草案中提及“承运人的代理人”。还有与会者建议，应将“承运人的代理人”明确列入“履约方”的定义。

151. 针对就第 19(1)(b)条草案对受雇人和代理人的处理所提出的问题，有与会者指出，“由其委托履行义务的人”意在将这类人员包括在内。但与会者一致认为，如果在这方面仍然存在任何疑问，应将船东和船员、受雇人和代理人均列入第 19(1)(b)条草案的案文。与会者倾向于在案文中作出这种澄清，但还指出，这种列入应当非常具体，以确保提及履行由海运履约方所负责的海运段的船长和船员。

152. 另外还提出了在喜马拉雅保护中包括独立合同人的问题。与会者指出，“分合同人”被列入了“履约方”的定义，因此这些分合同人将由于属于“履约方”的范围而受到喜马拉雅保护。但与会者指出，如果这一措词不够清楚，则可以考虑添加“独立合同人”。

工作组就修订案文达成的结论

153. 工作组经讨论后决定：

- 工作组对修订案文符合其早先的决定感到满意；
- 秘书处应考虑上述各段载列的一些措词上的建议，其中包括：审查被排除在“履约方”之外的各类人员；第 1(6)条、第 4(2)条和第 18 条草案中对“代理人”的处理；以及将内陆水道列入第 1(7)条末句的适当措词；
- 但工作组认为修订案文总的来说可以接受。

第 19 章 – 合同条款的有效性

总论

154. 工作组曾决定在本届会议上审议与公约草案适用范围有关的所有条文，根据该项决定，工作组在有足够的时间研究一些代表团就公约草案下合同自由问题提出的提案（分别载于 A/CN.9/612 号和 A/CN.9/WG.III/WP.88 号文件的澳大利亚和法国联合提案）并就此展开磋商之后，开始审议公约草案第 19 章的条文，连同“批量合同”的定义（第 1 条，第 2 款）。

第 88 条草案. 一般规定

155. 与会者提醒工作组最近在第十七届会议上曾对关于合同条款有效性的第 88 条草案进行过审议（见 A/CN.9/594，第 146-153 段）。工作组接着审议了载于 A/CN.9/WG.III/WP.81 的第 88 条草案。

第 1 款

156. 工作组一致认为应当按现在的措词核准第 1 款草案。

第 2 款

157. 第 2 款内容是关于在运输合同中对托运人义务和赔偿责任的除外情形或限制，有与会者建议，在草案的措词上应与第 1 款相类似，以便作为该款的对应条文，其中所涉及的是在运输合同中对承运人义务和赔偿责任的除外情形或限制。虽然公约草案中目前对托运人的责任没有限制，但托运人的义务仍有可能增加，关于这一问题，据解释说，托运人责任可能增加的依据例如可以从过失改为采用严格的责任原则。

158. 虽然有些建议是提出完全删除本款，但工作组最后商定案文中保留该款，并去掉前后的方括号。

159. 对于(a)项和(b)项方括号内的“或增加”三字，有些与会者提出了疑虑。如果第 2 款所述的托运人义务局限于公约草案中规定的那些义务，那么有与会者认为应保留“或增加”三字，并去掉其前后的方括号。但如果这些义务指的是公约草案以外的附加义务，据指出，那么则应从案文中删除“或增加”三字。因为一般来说，工作组的观点是，在本款情况下托运人需要更多的保护，因为本款涉及的是运输合同而不是批量合同，有与会者赞同地认为应保留“或增加”三字，并删除其前后的方括号。但据认为，关于所指的是哪些义务，有可能发生混淆，对此应作进一步审议，在必要时应对案文作可能的调整，以澄清这个问题。

工作组就第 2 款草案达成的结论：

160. 工作组经讨论后决定：

- 第 2 款草案的案文应当按现在这样的措词保留在公约草案中；
- 方括号中的措词“或增加”三字应当保留，并去掉方括号。

第 89 条草案 – 关于批量合同的特别规则

161. 工作组注意到，载于第 89 条草案的案文是自工作组第十二届会议（2003 年 10 月 6 日至 17 日，维也纳）以来经过广泛谈判达成的结果，在作了一些措词修改之后，反映了在工作组第十七届会议（2006 年 4 月 3 日至 13 日，纽约）上达成的折衷意见。

162. 工作组内广泛支持合同自由的概念和将顾及商业现实，特别是日渐使用批量合同的规定纳入公约草案的必要性。有与会者支持这样的看法：托运人并没有面临得不到公约草案提供的保护的任何重大风险，因为托运人既可自由订立批量合同并议定其条款，亦可用完全由公约草案涵盖的运输单证托运货物。这

两者如何取舍，全凭每个托运人作出商业判断。不过仍有与会者极力支持以下观点，即认为无限合同自由尽管对享有同等议价能力当事人来说一般是可取的，但在其他一些情况下，可能会使通常为小型托运人的较弱一方当事人得不到任何保护，从而无法摆脱由承运人单方面强加的不合理条件。另据称，第 89 条草案目前的措词，如果结合第 1 条第 2 款草案有关批量合同的定义来理解的话，则未提供应有的保护。与会者提醒工作组，海上货物运输法的历史即为逐步推行赔偿责任强制性规则的历史，这些规则如今见诸于有关不同运输方式的各项国际公约。由于公约草案据说是唯一载有合同自由提供广阔空间的规定的国际文书，与会者促请工作组认真研究这些建议，以便纠正这种情况。

163. 载于 A/CN.9/612 和 A/CN.9/WG.III/WP.88 中的这些建议基本包括三个要点。首先，应当对第 1 条第 2 款草案中批量合同的定义加以修订，以便对最低期限和最低货运量作出规定，或至少要求这类货运量必须为“重大数量”。其次，第 89 条第 1 款草案中所述批量合同有效性的实质性条件（即，批量合同应当是“个别谈判订立的”）及减损有效性的正式条件（减损应当“明确”指明）应当规定为累加性条件，而不是替代性条件，以便明确合同双方当事人都必须明确同意减损。第三，所列举的不准减损的事由目前仅包括承运人使船舶保持适航状态并妥善地配备船员的义务（第 16(1)条）和赔偿责任限制权的丧失（第 64 条），这些事由的范围应当拓宽，以涵盖第 17 条草案（承运人赔偿责任基础）、第 62 条草案（赔偿责任限制）、第 30 条草案（托运人对承运人赔偿责任的基础）、第五章（承运人的义务）以及第 28 至 30 条草案和第 33 条草案（托运人的义务）。以下看法得到了不同程度的支持，即鉴于在实务中批量合同目前的定义所涵盖的国际航运的份额可能相当大，工作组即便不能接受所有这些要点，至少也应考虑对批量合同的定义进行修订，以便缩小其适用范围并对小型托运人提供保护。据指出，否则的话，可能意味着公约草案缺乏实际意义。

164. 关于这个问题，与会者提醒工作组注意以前对该问题的审议情况和公约草案处理合同自由问题的沿革。据指出，工作组对关于批量合同的特殊规则以及对这些规则所应提供的合同自由范围的审议已历时几年。根据以往海运文书的做法，最初的设想是，公约草案将成为一个由对各方当事人基本上具有强制性的规则所组成的法律。因此，公约草案初稿的相关部分规定，“任何违背本文书规定的合同条款如果其旨在直接地或间接地排除、[或]限制[，或增加]对违反承运人，履约一方，托运人，控制方或收货人在本文书规定项下任何义务的责任或产生这样的影响，并且在这范围内，均为无效。”（A/CN.9/WG.III/WP.21，第 17.1 条）。

165. 但在工作组第十二届会议（2003 年 10 月 6 日至 17 日，维也纳）上有与会者建议应当允许所谓“远洋班轮运输业务协定”各方当事人更加灵活地分配其权利、义务和赔偿责任，并且应当允许各方当事人在某些情况下享有减损公约草案的条文的自由（A/CN.9/WG.III/WP.34，第 18-29 段）。曾有这样的提案，建议凡属以下情况基本上允许这类自由：一个或多个托运人与一个或多个承运人订立协议，规定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/CN.9/WG.III/WP.34，第 29 段）。

166. 该届会议普遍认为，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默示规则的基础上涵盖这类合同。据认为，这类合同将包括那些实际上是托运人和承运人之间广泛谈判达成的合同，而运输合同则与此不同，因其不需要（或者在商业惯例不允许）为满足个别情形而作出同样程度的变更。后者一般采取附意合同的形式，在此情形中，当事方可能需要强制法的保护。但工作组一致认为有必要对合同自由范围的定义以及承认这类自由的合同类型作进一步审议（A/CN.9/544，第 78 至 82 段）。

167. 工作组在第十四届会议（2004 年 11 月 29 日至 12 月 10 日，维也纳）上审议了“远洋班轮运输业务协定”下有关合同自由的修订建议。工作组当时听取了远洋班轮运输业务协定下有关合同自由的一些关切。特别指出的一点是，远洋班轮运输业务协定的当事方不能订立摆脱文书草案某些强制性规定约束的合同。另外还指出一点，对远洋班轮运输业务协定实行一种特殊制度，将产生一些与市场竞争有关的问题。会议还对保护小托运人表示关切，小托运人在谈判中处于弱势地位，有可能因承运人利用远洋班轮运输业务协定进行潜在的滥用而受害。但也指出一点，在目前的贸易做法中，小托运人往往倾向于使用费率协定，费率协定虽然不是运输合同，但可以在不指明数量的情况下保证最高的费率，费率协定的吸引力加上市场力量，可以将承运人在拟议的远洋班轮运输业务协定制度下滥用权力的任何潜在风险降至最低程度。会上普遍支持将有关远洋班轮运输业务协定的规定纳入文书草案，但须考虑到这些关切和其他方面的关切（A/CN.9/572，第 99 至 101 段）。工作组在结束该阶段的审议时决定，工作组不反对将一条关于远洋班轮运输业务协定的规定纳入文书草案，但需澄清与文书草案一般适用于批量合同的范围有关的问题。工作组还决定，应当特别注意远洋班轮运输业务协定的定义问题和保护小托运人和第三方的权益问题，并应进一步审议，如果公约草案中的任何规定应当在远洋班轮运输业务协定中强制适用的话，这些规定应当是哪些规定。最后，工作组请远洋班轮运输业务协定提案的原始提议人与其他感兴趣的代表团共同完善远洋班轮运输业务协定的定义（A/CN.9/572，第 104 段）。

168. 工作组在第十五届会议（2005 年 4 月 18 日至 28 日，纽约）上继续审议“远洋班轮运输业务协定”下的合同自由问题。当时向工作组介绍了依照其第十四届会议的请求进行协商的结果。接着还指出，鉴于“远洋班轮运输业务协定”系某种类型的批量合同，可对 A/CN.9/WG.III/WP.44 中的规定及第 88 和 89 条草案作出调整，以便将远洋班轮运输业务协定归入在文书草案适用范围方面目前对批量合同采取的做法。工作组赞同该建议（A/CN.9/576，第 12 段和第 14 至 16 段）。工作组接着审议了如何消除其上一届会议就可对公约草案的规定加以减损的条件所表示的关切问题。尽管有一种观点认为，在任何条件下都不应当允许减损公约草案的条文，但有与会者支持在某些情况下允许减损。工作组普遍接受在满足下列四个条件的情况下批量合同或该合同下的个别货运可偏离文书草案：(a) 合同应以书面或电子方式[相互谈判和]约定；(b) 合同应使承运人有义务使用所规定的运输方式；(c) 批量合同中有关增减职责、权利、义务和赔

偿责任的规定应在合同中载明，不得以提及方式由另一个单证纳入；(d)合同不应是[承运人的公开价目表或服务目录表、]提单、运输单证、电子记录、或货物收据或类似单证，但合同可以用提及方式将此类单证作为合同的内容予以纳入（A/CN.9/576，第 17 至 19 段）。工作组接着审议了在公约草案中是否有一些强制性规定绝不允许减损的问题，如果有的话，究竟是哪些规定。关于这一点，工作组决定，适航义务应当是文书草案中不允许加以减损的一项强制性规定（A/CN.9/576，第 17 至 19 段）。

169. 工作组上一次在其第十七届会议（2006 年 4 月 3 日至 13 日，纽约）上根据公约草案的一个修订本（A/CN.9/WG.III/WP.56）和非正式磋商会议之后提出的修正建议（A/CN.9/WG.III/WP.61）审议了批量合同问题。在那届会议上，有与会者对可能滥用批量合同减损公约草案条款的问题再次表示关切，特别是在批量合同可能涉及大宗贸易的情况下。有与会者表示关切说，减损强制性公约的合同自由如此广泛，有前后矛盾之嫌，有意见认为，较为可取的办法是改为列出可作减损的具体条款清单。另一种意见认为，将第 95 条草案第 1 款和第 5 款以及第 1 条草案中的批量合同定义合并，这已经解决了此前对于合同当事人是否得到充分保护的问题所存的关切。还有一点关切是，一般情况下，合同的某些自由是有利的，而且此类批量合同也不一定会引起反对，但第(1)(b)款草案为这类合同的当事人提供的保护可能不够充分（A/CN.9/594，第 155 段）。但总的来说，工作组中多数意见表示基本上支持公约草案中的批量合同制度，也支持 A/CN.9/WG.III/WP.61 号文件第 49 段所载的改写后的第 95(1)条草案案文。有与会者认为，批量合同框架提供了适当的平衡，既有在某些情况下减损公约草案的必要的商业灵活性，同时也为合同的各方当事人提供了足够的保护（A/CN.9/594，第 156 段）。接下来工作组审议了是否适宜在公约草案的批量合同制度中添加一个条款，列出任何约定都不可加以减损的绝对强制性条款，如 A/CN.9/WG.III/WP.61 号文件第 49 段中第 95(4)条草案所列的清单。有与会者对在公约草案中添加此类条款表示关切，因为据认为，以后解释公约草案时可能会借此重新引入高于一切的义务这一概念，而这是在草拟条款的过程中一直谨慎避免的。不过，许多与会者十分支持添加一个条款，其中载列绝对不可按照公约草案中的批量合同制度加以减损的强制性条款。据认为，添加第 95(4)条草案这类条款是总的折衷意见的一个重要部分，目的是在批量合同框架下为合同的各方当事人提供充分的保护（A/CN.9/594，第 160 段）。关于此类清单中应包含哪些条款的问题，会议一致认为，A/CN.9/WG.III/WP.61 号文件中的第 95(4)条草案中所提及的所有条款均应在案文中予以保留（A/CN.9/594，第 161 段）。

170. 因此，有与会者说，第 89 条草案中的案文是经过工作组多次会议广泛协商在慎重而精心制订折衷意见之后产生的。对于公约草案中有关合同自由处理办法所表示的关切，一些与会者表示有同感。但工作组内的绝大多数意见是，第 89 条草案目前的案文反映了为解决这些关切而可能达成的最佳的协商一致解决办法，使得当事人意思自治原则可能继续在批量合同中发挥实际和商业上有效的的作用。工作组内广泛一致认为，工作组极不可能就另一种解决办法达成同样令人满意的协商一致的共识，而且有与会者强烈要求工作组不要试图在审议工作到了这么晚的阶段朝这个方向努力。

171. 有与会者还指出，目前提出反对重新讨论第 89 条草案的一些代表团至少对上述某些关切抱有同感，原本倾向于对合同自由规定更为严格的制度。这些代表团并不认为第 89 条草案从各个方面说都是一个理想的解决办法，但有与会者说，他们担忧的主要问题，即第三方的保护问题，已经在该条第 5 款中得到了满意的解决。此外，第 1 条草案第 2 款中批量合同的定义所使用的“分批装运”一词提供了额外的保护，可避免单方面要求对公约草案进行标准减损的风险，因为偶然的或单独的运货不属于公约草案下的“批量合同”。

工作组就第 89 条草案达成的结论

172. 工作组对与会者的各种意见加以广泛审议之后，否决了重新审查早先达成的折衷意见的动议，而核准了此前于 2006 年 4 月已获接受的第 89 条草案的案文（见 A/CN.9/594，第 154 至 170 段）。

第 90 条草案. 关于活动物和某些其他货物的特别规则

173. 与会者提醒工作组最近在第十七届会议上曾对有关活动物和某些其他货物的特别规则的第 90 条草案进行过审议（见 A/CN.9/594，第 171-172 段）。工作组接着审议了 A/CN.9/WG.III/WP.81 所载第 90 条草案。

前导段和(a)项

174. 工作组一致认为应当按现在的措词核准前导段和(a)项草案，同时记住在工作组重新审议“履约方”和“海运履约方”的定义之后，也许需要对案文加以调整。

(b)项

175. 工作组注意到 A/CN.9/WG.III/WP.90 中所述建议，其具体内容是，为了制止据称的滥用，即把集装箱或公路交通工具视为“非正常货运”，以便为限制赔偿责任目的而将集装箱或公路交通工具视作一个单独单位，应当在(b)项结尾添加以下语句：“集装箱或公路交通工具，由船舶运输且船舶具有进行此种运输的完全或部分装备的，不可视为‘非正常商业货运’。”有与会者认为添加这一语句并无必要，因为这类条款通常出现在某些短途海运如轮渡运输中，承运人在这类运输中往往签发海运货单而不是提单，从而导致适用《海牙规则》和《海牙-维斯比规则》。不过，预计此种情况下适用的运输合同将导致适用公约草案，而公约草案的条款将消除这类滥用现象。

176. 工作组一致认为应当按现在的措词核准(b)项草案。

对迟延交付货物的赔偿责任

177. 工作组回顾，结合上次在第十八届会议上审议过的托运人迟延赔偿责任问题，最近对公约草案所规定的迟延交付货物的赔偿责任进行了审议（见 A/CN.9/616，第 83 至 113 段）。工作组还回顾，已将有关迟延赔偿责任的两份提案提交工作组审议：一份是根据第十八届会议期间对该议题的审议情况编写的有关迟延问题的提案（A/CN.9/WG.III/WP.85），另一份是有关承运人和托运人迟延问题的提案（A/CN.9/WG.III/WP.91）。工作组接着审议了 A/CN.9/WG.III/WP.81 中所载有关迟延问题的各项规定。

一般说明

178. 工作组回顾，曾在一些会议上审议迟延交付货物的赔偿责任议题，该议题对托运人和承运人都特别敏感。鉴于以往有关该议题的各次讨论很全面，据认为没有必要对所涉及的问题以及承运人和托运人的关键利益进行全面的审查，会议于是讨论了工作组收到的各种提案。有与会者解释，A/CN.9/WG.III/WP.85 中所载的提案是工作组第十八届会议期间提出的口头提议的书面稿（A/CN.9/WG.III/WP.616，第 101-113 段），据回顾，工作组力图通过该提案保留公约草案中有关承运人和托运人对迟延的赔偿责任，确定托运人对迟延的赔偿责任的适当限额。有鉴于此，有与会者称该提案是一个折衷提案，其中载有三项内容：对第 18 条草案作出澄清，即承运人对可以归因于其他托运人的任何灭失或损坏不承担赔偿责任；托运人对迟延造成的纯经济损失的赔偿责任以案文中置于方括号内的数额为限；在第 22 条草案中放入一条有关因果关系的一般规则。

179. 工作组回顾，有关迟延损害的审议涉及的是迟延造成的纯经济损失，因为延迟造成的货物直接损坏将在公约草案中由有关货物灭失或损坏赔偿责任的规定涵盖。此外，工作组指出，有关该议题的研究表明，在允许追回迟延损失费的法域，已有报道的这类案件很少，胜诉的案件更是没有。尽管有与会者对为什么这方面的案件数量如此之少有疑问，但一种观点认为，调查结论表明，有关这类迟延的规定没有商业上的需要，并且有与会者称，这些规定无论如何都应当是非强制性的。支持迟延责任应当是非强制性的人提出了一些更为具体的观点，这些观点载于 A/CN.9/WG.III/WP.91。有与会者称，考虑到商业现实，而且显然难以找到一种可以接受的方式对托运人的迟延造成损害的赔偿责任作出限制，最好的选择是删除托运人和承运人对迟延的赔偿责任，但 A/CN.9/WG.III/WP.91 中所述的备选建议意在规范托运人和承运人的迟延赔偿责任是非强制性的，或不得违反合同自由。但有与会者关切地指出，这种做法只会造成承运人在运输单证中插入格式措词，使其免于对迟延损害承担赔偿责任。

讨论情况

180. 工作组获知，第十八届会议曾就迟延问题达成妥协提出初步假设并在 A/CN.9/WG.III/WP.85 对此作了表述，在进一步的正式与非正式协商中，该假设未获充分支持，并且有可能会被否定。鉴于这种可能性，与会者就如何在公约

草案中最好地解决迟延赔偿责任问题提出了其他一些提案。这些提案可以概括如下：

(a) 应当从公约草案的案文中删除提及托运人和承运人迟延赔偿责任的任何内容，从而将这类问题交由各国法律确定；

(b) 较为完备的提案将由三项内容组成。首先，由于找不到适当的手段来限制托运人的迟延赔偿责任，因此应当将其删除。其次，应当将有关迟延问题的第 21 条草案的案文限于启首语（“未能在明确约定的时间内在运输合同规定的目的地交付货物，……为迟延交付。”）并删除该条草案的余下部分。第三，删除置于方括号内的用语“除非另有约定”，从而使第 63 条草案具有强制性；

(c) 保留第 63 条草案中置于方括号内的案文，并删除其括号，从而规定，对迟延造成的经济损失的赔偿责任所作的限制不得违反合同自由；

(d) 关于承运人和托运人对迟延的赔偿责任，要么将其规定为非强制性的，要么就规定其不得违反合同自由；

(e) 除了 A/CN.9/WG.III/WP.85 所述的提案外，应当把工作组第十八届会议期间有关损失可追偿性的提案再次提出来讨论（见 A/CN.9/616，第 107 段）；

(f) 应当把托运人对迟延的赔偿责任排除在公约草案的范围以外，只有在托运人明确向承运人表明其对及时交付的关注的情况下方可保留承运人对迟延的赔偿责任；

(g) 承运人对迟延的赔偿责任应当具有强制性，而托运人在这方面的责任应当较为灵活一些；

(h) 在对迟延损害的赔偿责任方面，应当给予承运人和托运人相同的对待；

(i) 应列入一则条文，明确规定，在涉及托运人和承运人时，应当把同任何直接损害无关的经济损失的赔偿排除在公约草案的范围以外；

(j) 托运人和承运人对迟延的赔偿责任都应当具有强制性；

(k) 对于迟延问题，应当采取与《汉堡规则》相同的做法，包括将限额规定为迟延货物应付运费的 2.5 倍。

181. 关于上段中所列的哪些建议更为可取，哪些建议可被视为第二和第三选择，工作组听取了与会者表达的一些观点。在这一讨论过程中，虽然工作组内最初未能就上述任何一种办法打成明确一致，但阐明了一些强烈表达的立场，并获得了工作组内的支持。这些立场可概括如下：

(a) 与会者似乎普遍认为 A/CN.9/WG.III/WP.85 中所述的折衷方案将不会获得工作组内的认可；

(b) 有与会者强烈赞成保留承运人对迟延造成的损坏所承担的赔偿责任；

(c) 有与会者支持承运人承担的迟延赔偿责任应是强制性责任这一观点；

(d) 在是否有必要列入托运人对由于迟延造成的损坏而承担的赔偿责任方面有很大的灵活余地，特别是考虑到向工作组提供的关于托运人为纯经济损失投保所涉及的困难和费用的信息。

182. 鉴于所表达的各种强烈观点，工作组力求通过重点讨论上文第 180 段中所述的前两种备选方法，就这一问题达成一项折衷方案。据指出，从公约草案中删除托运人和承运人为迟延承担的赔偿责任的一个益处在于：这将赋予在承运人迟延方面确立了具体规则的法域以更大的灵活性。另外，有观点认为，在公约草案中不规定关于迟延赔偿责任的规则，比拟定一项不适当的或者不利于适用强制性国内法的规则更为可取。与会者普遍认为，同将整个事项留给国内法相比，三方面兼顾的办法至少使得能够在关于迟延的规则方面实现一定程度的统一。此外，一个将迟延的概念仅限于未能在商定的交付期内交货的折衷方案，与一直就迟延赔偿责任问题提议的商业办法也很一致。

183. 虽然与会者似乎普遍倾向于赞同上文第 180(b)段所述的三方面兼顾的建议，但在删除第 21 条草案中的条款是否可行方面，工作组却听到了相互冲突的意见。该条款提到了在考虑到合同条款、行业习惯、做法和惯例以及运程情况之后勤勉的承运人理应交付货物的期间。有与会者强烈支持保留这些措词，认为这些措词是该条草案的核心，为在承运人出现不合理的迟延情况下保护托运人提供了重要保障。据指出，在承运人没有按照明确商定的日期交付货物的情况下，托运人应当不仅有权获得迟延损坏赔偿金。托运人应当获得在依赖承运人公布的广告和班轮时间表的情况下获得的相同的保护。但也有与会者强烈赞成删除有关措词，认为这些词语表达了一种模糊的难以适用的概念，而这会增加诉讼风险。

184. 在这一阶段，与会者请工作组考虑拟定上文第 180(b)段中所述的三方面兼顾的办法的修订案文。与会者提醒工作组注意，对于有些代表团来说，首选方案是在公约草案中确立关于承运人迟延的强制性规则，如果不能选择这种方案，则他们倾向于从公约草案案中删除所有提及迟延赔偿责任的内容，从而将有关此类事项的决定留给国内法。但赞成这一方案的与会者准备接受上文第 180(b)段中所述的三方面兼顾的办法，条件是从第 21 条草案有关迟延的描述中删除“明确”一词。据指出，这种修改会使得删除该条文草案后半部分对于工作组内的许多人来说不那么难以接受，并会减轻货物索赔人就商定的交付时间进行举证的负担。但其他人认为，删除“明确”一词将会从实质上改变这一条文。本着折衷的精神，工作组对这一建议表示欢迎，并支持按照该建议修订的三方兼顾的办法。

第 26 条草案. 海上运输之前或之后的运输

185. 与会者提醒工作组在第十八届会议上曾对第 26 条草案进行过审议（见 A/CN.9/616，第 216 至 228 段）。工作组接着审议了 A/CN.9/WG.III/WP.81 号文件所载的关于海上运输之前或之后的运输的第 26 条草案。

186. 关于第 26 条草案的整体内容，有与会者提醒工作组，曾有建议提出合并第 26、64(2)条草案和 A/CN.9/WG.III/WP.56 号文件所载的前第 89 条草案（见

A/CN.9/WG.III/WP.89)。据指出，在规范公约草案与其他公约之间的关系方面，上述条款草案之间关系密切，因此适宜将其合并为一个条款，这样较为清楚易读。但工作组选择继续将这些条款分开处理，没有接受上述建议。

第 1 款

“[或国内法]”

187. 一些与会者表示支持保留第 1 款草案括号中的案文“或国内法”。在这方面，有与会者说，根据公约草案设想的这种“海运加其他运输方式”制度下的运输合同，可能有很长的内陆运输段，而海上运输段较短。在这方面，有与会者说，在第 26 条草案中提及国内法，这在某些法域中是必要的，目的是维护适用于内陆运输的强制性国内法。有与会者进一步支持保留第 1 款中提及国内法的内容，认为有了提及国内法的内容，非海运履约方可更加确定自己不在公约草案的赔偿责任制度的范围之内。此外，有与会者认为，添加提及强制性国内法的内容与公约草案的目标即统一性相距甚远，对此，有与会者指出，第 1 款列入“国际文书”，即已规定区域性国际协议也可包括在内，区域性国际协议可以仅为两国之间互换照会。

188. 但有与会者表示十分支持删去目前第 1 款草案方括号内的“或国内法”一语。有与会者试图解决上一段中概述的问题，有与会者对此表示赞同，但有与会者说，保留提及国内法的内容严重违背了第 26 条第 1 款中就分段赔偿责任办法达成的平衡。有与会者进一步说，已经存在一种谅解，即在表述分段赔偿责任制的依据时，由于必须在某些有限的情况下适应《国际货物公路运输合同公约》和《国际铁路货物运输合同统一规则》（《铁路货运合同统一规则》—《铁路运输公约》等其他单式运输公约的运作，所以不可能达到完全的统一。但有与会者说，若将这些非常有限的例外情况扩大到包括所有强制性国内法，这将破坏整个条款的有效性，并大大降低整个公约草案的统一性和可预测性。此外，有与会者提出，若在第 26 条第 1 款中包含提及国内法的内容，或许就不可能利用第 4 条草案（“喜马拉雅条款”）来保护履约方。有与会者说，添加提及国内法的内容还有另一个问题，即使使托运人和承运人不确定自己的活动应由哪一种赔偿责任制度来管辖。

折衷建议

189. 鉴于工作组内对于第 1 款中“或国内法”一语存在保留和删去两种意见，有与会者提出了一项折衷建议。该建议为，若有国家希望将其强制性国内法适用于在内陆运输中发生货物灭失或损坏的案件，允许其这样做，办法是根据第 94 条草案作出声明。据设想，应当要求缔约国明确指出在这种情况下适用何种国内法。这种声明的效果是允许该国法院对在该国发生且事发地点确定的内陆运输损坏案件适用国内法。但除作出声明的国家之外，其他国家的法院不受该声明的约束，可根据公约草案的各项条件适用其案文，而不必顾及强制性的国内法。此外，有与会者澄清说，作出声明的国家的法院只能对该国境内发生的

损坏适用其国内实体法，对于在该国境外发生的陆上运输灭失或损坏的案件，该声明不为国内法所称的任何域外效力提供依据。

190. 虽然工作组内对于提及国内法的内容倾向于保留和删去的意见都很强，但会上广泛支持折衷建议。有与会者说，在第 26 条草案中提及国内法，即使是以声明的方式而非列于案文本身之内，也会降低公约草案的统一性，但有与会者指出，作出此类声明的特定国家仅指明适用某些国内法，这与在案文中提及所有缔约国的国内法相比，至少保留了较强的统一性和可预测性。另外，这种办法还顾及了某些对其内陆运输有强制性国内规定的国家的需要。与会者提醒工作组，在 A/CN.9/WG.III/WP.23 号文件中曾提出过此类办法。鉴于制订声明程序的适当办法具有技术性，工作组商定在现阶段不审议此类内容的具体建议，并请秘书处及时提供措词。工作组注意到一种意见，即如果声明办法作为一种折衷解决办法获工作组通过，则这一折衷办法的一部分应当是删去关于事发地不确定的损坏的第 62(2)条草案中的“或国内法”一语，但须在案文中保留放在方括号内的第 62(2)条草案。

备选案文 A 或 B

191. 虽然工作组内有人支持保留第 1(a)款的备选案文 A，但有与会者更强烈地认为备选案文 B 更可取，因为该案文更加清楚，也更有可能得到准确解释。与会者进一步指出，备选案文 B 的案文之所以可取，还在于它确保公约草案可以在其他运输公约有关范围的条文之外独立适用。与会者指出，备选案文 A 不太可行，因为该案文主要是作为一项公约冲突条文而拟定的，并依赖于对其他运输公约中有关范围的条文的解释。

工作组就第 1 款达成的结论

192. 工作组一致认为：

- 应从第 1 款中删除所有的[或国内法]一词；
- 秘书处应起草一项声明条文，允许缔约国在第 26(1)条草案中列入其强制性的国内法，但条件是：(1)该国在根据第 94 条草案所作出的大意如此的声明中被指明；(2)作出声明的国家的国内法适用于有关灭失或损坏；(3)损坏系发生在作出声明的国家领土内；
- 应采用第 1(a)款草案的备选案文 B，而删除备选案文 A。

第 2 款

193. 据指出，第 26 条第 2 款草案提到了第 62(2)条草案；有与会者建议将第 26(2)条草案推迟到工作组对第 62(2)条草案进行审议后再作讨论。鉴于关于事发地确定的货物损坏的第 26 条草案和关于事发地不确定的货物损坏的第 62(2)条草案之间的关系，这一建议获得了工作组的核准。但还有与会者认为，只有在就第 62(1)条草案中的限额作出决定之后，才能对第 62(2)条草案进行审议。鉴

于第 26 条草案和第 62(2)条草案均与公约草案的范围有关，因此该建议未被采纳。

关于赔偿责任限制的第 62 条草案第 2 款

194. 工作组接下来审议了 A/CN.9/WG.III/WP.81 中所载的第 62 条草案第 2 款的案文。

195. 有与会者强烈支持删除整个第 2 款草案。与会者认为，该条文模糊不清，而且在“海运加其他运输方式”的公约中没有地位。为了支持这一观点，有与会者指出，应当回顾该条文的主题事项是事发地不确定的货物损坏。因为从其规定来看，损坏发生在哪个运输阶段是未知的，只能让订约承运人而不是履约方对此类损坏承担赔偿责任。据指出，像第 2 款草案这样的条文损害了通过一项国际公约的真正目的。在这方面，有与会者认为，虽然尚未就承运人的赔偿责任限额作出最后决定，但从以往的讨论（见 A/CN.9/616，第 162 至 174 段）中可以推测，在大多数情况下，按每件限额计算的该限额应足以涵盖对任何货物甚至是特别贵重货物造成的损坏。据指出，像第 2 款这样的条文所产生的唯一结果是，通过换成其他运输公约如《公路货运公约》或《铁路货运合同统一规则》——《铁路运输公约》中规定的额度较低的每公斤限额，公约草案中规定的每件限额的适用将会受到影响。另外，据指出，由于只有订约承运人对事发地不确定的损坏承担赔偿责任，因此对于第 2 款中建议的方法无法作出合乎逻辑的解释。

196. 有与会者赞成按公约草案中的每件规则来计算赔偿额（关于讨论双方的意见，总体上见 A/CN.9/616，第 162 至 174 段），并赞成因此应删除第 2 款草案的建议。除了这些观点之外，还提出了有关公约草案适用的问题。特别是，有与会者指出，在可认为损坏是发生在两个运输段的情况下（例如在集装箱中的易腐货物未被适当冷冻的情况下），将无法确定是否应当适用第 2 款草案。另据指出，通常很难确定哪种运输制度规定的限额更高，因为要做出这种决定，需要对每件限额和每公斤限额加以比较。据指出，对于每件重量不足 82 公斤的货物来说，公约草案中的每件限额规定总会导致较高的赔偿责任限额。与会者还指出，在第 2 款草案的预期适用（包括在如何确定赔偿责任限额是否具有不可分割性方面所面临的困难）以及不确定性的总体增加和是否需要提起据认为第 2 款草案将会产生的诉讼等方面也很复杂。与会者还提出，第 2 款草案与第 26 条草案所规定的举证责任制度不一致。

197. 对此，也有与会者强烈支持保留第 2 款草案的案文，至少是保留在方括号中，直至工作组就第 1 款草案中的赔偿责任限额作出决定。据指出，《海牙-维斯比规则》中的较低限额在重机械货物情况下可能会被认为不足，这些货物将不受每件赔偿规则的管辖，而是得益于其他运输公约中较高的每公斤赔偿限额。

198. 还有与会者就如果保留该案文，则应当包含哪些方面表达了看法。在赞成至少是在方括号中保留第 2 款草案案文的与会者中，有人倾向于该条文草案的

备选案文 A，认为其措词更加清楚。关于[或国内法]一词，与会者中有的赞成保留，有的赞成删除。

199. 另外，工作组内还支持下述观点：尽管在保留第 2 款草案方面意见不一，但这一问题最明确的解决方法应当是将第 62 条草案第 1 款中的适当赔偿责任限制适用于所有事发地不确定的货物损坏。在这种情况下，工作组内支持可以删除第 2 款草案的观点。针对这一观点，有与会者指出，应在方括号中保留第 2 款草案，直至就第 62 条草案第 1 款作出决定。但还有与会者提醒工作组注意，有些人认为，就处理第 26(1)条草案中的[或国内法]一词达成的折衷方案与第 62(2)条草案的处理密切相关，特别是在删除[或国内法]方面，因此有与会者建议，在就如何处理第 62(2)条草案作出决定之前，也应将第 26(1)条草案放在方括号内。

工作组就第 62 条草案第 2 款达成的结论

200. 工作组对倾向于删除第 62(2)条草案的普遍意见表示认可，但决定按 A/CN.9/WG.III/WP.81 的做法，暂将其保留在方括号内。

第 26 条草案第 3 款

201. 工作组接下来审议了 A/CN.9/WG.III/WP.81 中所载的第 26 条草案的第 3 款。据指出，第 3 款草案旨在澄清两点：一是除非选择其他法律，否则不得偏离第 26 条草案的规定；二是虽有第 26 条草案第 1 款的规定，公约草案的一般赔偿责任规则仍将适用。虽然有与会者对是否有必要列入诸如第 3 款的条文表示怀疑，但有与会者支持该款对公约草案中一般赔偿责任规则的适用所作的进一步澄清。

“海运履约方”

202. 有与会者对是否有必要在第 3 款草案案文中提及海运履约方提出疑问，因为第 26 条草案的重点是运输合同，因此或许应当仅提及承运人。但有与会者对这一看法表示疑问，会上一致认为将注意针对列入海运履约方的问题提出的关切。

工作组就第 3 款达成的结论

203. 工作组一致认为：

- 应当去掉第 3 款草案案文的方括号，保留该条文的案文；
- 秘书处应当研究是否有必要在第 3 款草案中提及海运履约方，并及时向工作组提出建议。

第 84 条草案. 管辖航空货运的国际公约

204. 工作组接下来根据其涉及由于适用第 26 条草案而决定的公约草案与其他运输公约之间的关系的事项的讨论，审议了一条规定，这条规定是最近在工作组第十八届会议期间对这些问题进行审议后添加到公约草案案文中的（见 A/CN.9/616，第 216 至 235 段）。有与会者回顾说，在那届会议上，工作组要求提出一项条文放在公约草案中，以确保与《蒙特利尔公约》之间没有冲突（见 A/CN.9/616，第 225 段和第 234 至 235 段）。A/CN.9/WG.III/WP.81 号文件所载的第 84 条草案就是对这一要求的回应。

205. 由于像《公路货运公约》这样的公约也在一定程度上涉及多式联运，有与会者问，除《蒙特利尔公约》和《华沙公约》外，是否还应在条文中提及其他单式运输公约，以确保与这些公约之间不发生冲突。对此，有与会者指出，工作组已经在其第十八届会议上审议了这个问题，当时决定仅针对《蒙特利尔公约》和《华沙公约》在公约草案中添加类似于第 84 条草案的案文，因为这两个公约是独特的，其用意是将多式联运包括在内，因而公约草案不免会与这些公约发生冲突。有与会者支持按现在的案文保留第 84 条草案。

工作组就第 84 条草案达成的结论

206. 工作组一致认为应当按现在的措词核准第 84 条草案。

第 8 章 – 托运人向承运人履行的义务

第 27 条草案. 交付运输

207. 与会者提醒工作组最近在第十六届会议上曾对有关交付运输的第 27 条草案进行过审议（见 A/CN.9/591，第 109 至 120 段）。工作组接着审议了 A/CN.9/WG.III/WP.81 号文件所载的第 27 条草案。

第 1 款

208. 工作组一致认为应当按现在的措词核准第 1 款草案。

第 2 款

209. 虽然有与会者支持删去该条文，但工作组内普遍的一致意见是，应将第 2 款草案保留在公约草案的案文中，并去掉方括号。

210. 有与会者指出，第 14(2)条草案中提及了托运人以外的当事人，如第 34 条述及的人、控制方和收货人。有与会者建议，除了托运人的义务之外，第 2 款还应规定上述当事人有义务妥善而谨慎地履行自己的任务。无论如何，有与会者指出，第 2 款所列的各项任务不可能全部由托运人履行，如卸载。有与会者建议，第 14(2)条草案和第 2 款的措词应当一致。有与会者提出了一个修补办

法，即添加一个短语，行文为：“托运人本人或委托他人履行的任务”。有与会者进一步指出，关于托运人对其他人的赔偿责任的第 34(1)条草案也不明确，使这一问题更为严重。在这方面，有与会者提出，如果第 34(1)条草案包含托运人对收货人和控制方的赔偿责任，第 2 款可保持原样，但若第 34(1)条草案不包括收货人和控制方，则第 2 款草案应包含这些当事人。有与会者支持这一意见，也有与会者支持该条文草案按现在的措词保持不变并将其限于托运人的义务，因为第 14(2)条草案提及了托运人和承运人之间关于由承运人以外的人履行这些任务的约定，规定托运人应当承担由履行这些任务而产生的赔偿责任并无不妥。

211. 有与会者认为第 2 款草案的措词不准确，因为须由托运人妥善而谨慎地履行的任务并非其中所列的所有任务，而只是根据第 14(2)条草案所约定的任务。有与会者建议，应当添加“按约定”或“根据约定”一语，对所列的任务加以限定。有与会者对该建议表示支持，但另有意见认为，所用的“或”字足以表明该条文草案的用意，无须添加任何案文。

工作组就第 2 款草案达成的结论：

212. 工作组经讨论后决定：

- 应当在公约草案中按现在的措词保留第 2 款草案的案文，去掉方括号；
- 应当考虑是否将第 2 款草案的案文与第 14(2)条和第 34(1)条草案的案文相统一，特别是将收货人和控制方包括在内的问题；
- 可通过添加“按约定”之类的短语澄清第 2 款草案的案文。

第 3 款

213. 工作组一致认为应当按现在的措词核准第 3 款草案。

第 28 条草案. 托运人和承运人提供信息和指示的义务

214. 与会者提醒工作组最近在第十七届会议上曾对有关托运人和承运人提供信息和指示的任务的第 28 条草案所依据的上一份案文进行过审议（见 A/CN.9/594，第 175 至 186 段）。工作组接着审议了 A/CN.9/WG.III/WP.81 号文件所载的第 28 条草案。

215. 有与会者指出，该条草案的标题实质上涉及承运人和托运人之间的相互合作，与关于托运人义务的第 29 条草案的标题十分相近，因此建议为第 28 条草案另立一个标题或许较为可取，这样可避免混淆，并表明此项义务在地位上次于托运人的义务。工作组核准了第 28 条草案的内容。

工作组就第 28 条草案达成的结论：

216. 工作组经讨论后决定：

- 核准第 28 条草案的案文，并对标题作必要的调整。

第 29 条草案. 托运人提供信息、指示和单证的义务

217. 与会者提醒工作组最近在第十七届会议上曾对有关托运人提供信息、指示和单证的义务的第 29 条所依据的上一份案文进行过审议（见 A/CN.9/594，第 187 至 194 段）。工作组接着审议了 A/CN.9/WG.III/WP.81 号文件所载的第 29 条草案。

第 1 款

218. 关于 A/CN.9/WG.III/WP.81 号文件的脚注 97，有与会者建议删去第 1 款草案前导句中位于“需要”一词之前的“合理”一词，理由是据称该词是多余的。此外，有意见认为，提供信息、指示和单证的义务是托运人的一项重要义务，绝不应当加以限定。但工作组一致认为应当按现在的措词核准该款草案。

第 2 款

219. 工作组一致认为应当按现在的措词核准第 2 款草案。

第 30 条草案. 托运人对承运人赔偿责任的基础

第 1 款

220. 与会者提醒工作组最近在第十七届会议上曾对托运人对承运人赔偿责任的基础进行过审议（见 A/CN.9/594，第 199-207 段），之前在第十六届会议上也作过审议（见 A/CN.9/591，第 136-153 段）。

221. 与会者还提醒工作组，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）。因此，一旦承运人证明灭失或损坏是由于托运人违反义务或疏忽所致，托运人可设法证明该灭失或损坏不是自己的过失造成的。

备选案文 A 或 B

222. 有与会者指出，备选案文 A 明确规定承运人有责任证明灭失或损失是由货物造成的或是因违反第 27 条草案和第 29 条第 1 款(a)项和(b)项草案所规定的托运人义务的行为造成的。相比之下，备选案文 B 的重点是，对于因违反第 27 条和第 29 条所规定的托运人义务而造成的灭失、损坏或迟延，如果此种灭失、损坏或迟延是由于托运人的过失而造成的，托运人所承担的赔偿责任。有与会者

进一步指出，第二句规定，如果托运人证明原因或原因之一不是托运人的过失或第 34 条草案述及的人的过失所致，可以免除托运人的全部或部分赔偿责任，无论最终选择了其中哪一个备选案文，该规定均适用。

223. 有与会者表示支持备选案文 A，理由是该案文似乎落实了工作组先前的决定，即托运人赔偿责任应当以过失为依据，并且明确规定承运人负有举证责任。

224. 但也有与会者表示支持备选案文 B，理由是该案文更为清楚地表明托运人的赔偿责任在契约关系内是以过失为依据的。有与会者说，备选案文 B 较为可取，因其明确规定了托运人的责任，并指明承运人有责任证明托运人违反了自己的义务，并证明违反义务的行为和灭失或损坏之间存在因果关系。

225. 一些代表团表示，若删去第 1 款的第二句，就可以接受备选案文 B。有与会者说，这一句使人难以明白托运人赔偿责任以过失为依据的性质，也给承运人有责任证明托运人违反义务这一原则带来了不确定性。有与会者表示担心，这一句似乎要求托运人证明自己没有过失，这可能会造成第 30 条草案与关于承运人赔偿责任的第 17 条草案互相矛盾。例如，如果有两个或两个以上的集装箱松掉并损坏了船只，损坏的原因可能是承运人没有正确装载货物，也可能是托运人没有正确地将货物装入集装箱。有与会者说，若适用第二句，假如承运人起诉托运人，则托运人有责任提供证据证明船上发生的事，而这在实务中是非常困难的。因此，有与会者建议，第 17 条草案仅要求索赔人证明灭失、损坏或迟延是在承运人责任期间发生的，第 30 条草案所载的托运人的赔偿责任不应当严格对应第 17 条草案中的承运人的责任。有与会者说，应改为托运人的赔偿责任按照证明托运人过失的举证责任的一般原则，以过失为依据。还有与会者说，第 30 条应当对托运人因过失违反自己的义务而承担的赔偿责任加以规范，而不应当试图规定哪一方有举证责任。

226. 对此，有与会者解释说，第 1 款第二句的意图不是倒转举证责任，而是阐明大多数法律制度所采用的立场，即一旦承运人履行了证明托运人违反义务的责任，除非涉及第 31 条和第 32 条草案所规定的托运人负有严格赔偿责任的各项义务，否则托运人可提供证据证明灭失、损坏或迟延不是由于自己的过失或第 34 条草案述及的任何人的过失所致。

227. 经上述解释后，有与会者表示支持备选案文 B，但须将其改写以明确规定承运人负有举证责任。有与会者指出，对第 30 条草案中适用的举证责任产生疑惑的原因是，一般将其称为普通举证责任，似乎与侵权案件有关，而实际上该条述及的是一种约定诉因。有与会者指出，一些法域将迟延的诉因列为法定索赔，而不是在侵权案件或合同中的索赔，因此不会出现上述问题。有与会者说，鉴于可能产生误解，应当改写第 30 条草案第 1 款，以阐明举证责任的性质和对其适用的各项标准。

228. 但有与会者支持重新拟定第 1 款，以提供一项简单明了的过失原则，即承运人应对托运人的过失加以证明。与会者指出，这两个备选案文似乎都未明确规定：承运人须证明灭失系由托运人造成的，而托运人如能证明其没有过失，则可免除赔偿责任。据此提出了一项取代备选案文 A 和 B 的备选案文，其措词

如下：“在不违背第 31 条和第 32 条的规定前提下，对于违反第 27 条和第 29 条规定的托运人义务而造成的灭失或损坏，托运人应当对承运人负赔偿责任，除非托运人证明造成灭失或损坏的原因或原因之一不是托运人本人的过失或第 34 条述及的人的过失所致。”

229. 有与会者对这一措词持保留意见，因为该措词似乎没有强调托运人的过失赔偿责任。但这一建议也获得了一些支持，原因如下：该措词明确表明举证责任与合同义务有关；指出了如果承运人按照第 27 条和第 29 条承担的义务是“尽力”义务，则赔偿责任是过失赔偿责任；此外它还澄清：承运人应首先对违约行为和损坏以及二者之间的因果关系加以证明，然后再由托运人证明并非其本人的过失。

230. 有与会者指出，由于工作组已经就托运人的赔偿责任规定达成了普遍共识，因此可将重拟问题留给秘书处。有一种建议是，这种重拟可以采用下列措词：“在不违背第 31 条和第 32 条的规定前提下，对于承运人证明系由托运人违反第 27 条和第 29 条对托运人规定的义务而造成的灭失或损坏，托运人应当对承运人负赔偿责任，除非托运人证明造成灭失或损坏的原因或原因之一不是托运人本人的过失或第 34 条述及的人的过失所致。”这一重拟措词获得了一些支持，但有与会者指出应对其加以修改，指出承运人不仅应证明造成了灭失或损坏，还应证明托运人违反了其义务。还有与会者指出，如果将第 31 条和第 32 条草案所载的过失赔偿责任和严格赔偿责任问题分成单独的两句来处理，或可对该案文有所改进。

第 30 条草案第 1 款第二句对第 31 条的提及

231. 有与会者提出第二句提及第 31 条是否适当的问题。在这方面，与会者指出，第 31 条草案包含一项托运人及时提供准确信息（第 1 款）和保证该信息准确性（第 2 款）的义务。与会者指出，第 30 条草案第 1 款第二句规定的严格赔偿责任应当只适用于第 31 条草案第 2 款，而不适用于第 1 款，因为违反及时提供信息的义务应当承担过失赔偿责任而不是严格赔偿责任。该建议获得了一些支持。

“货物造成的”

232. 有与会者询问为何要在备选案文 A 中列入“货物造成的”一词。有与会者对列入该词表示支持（而无论最后将选取哪个备选案文），因为这样将涵盖损坏明确是由货物造成的情况。但有与会者担心该词可能会在有些法律制度下产生混淆。据指出，从该案文的措词来看，似乎是要求托运人对结果承担义务，而不是对手段承担义务。与会者认为，列入该词不合乎逻辑，因为货物本身并没有生命，也不会造成灭失或损坏。与会者还指出，从第 27 条第 1 款规定的托运人在装载货物等方面不应对手身或财产造成伤害的义务来看，该词也是不必要的。

迟延

233. 鉴于工作组早些时候作出的决定，即承运人对迟延承担的赔偿责任应当限于承运人已经同意在某一时间内交付货物的情况（见上文第 180 至 184 段），有与会者指出，为公平起见，托运人也应只在已经同意的情况下为迟延承担赔偿责任。与会者认为，这种办法会在承运人和托运人之间实现公平。

234. 有与会者重申，工作组已决定删除所有提及迟延的措词。但有与会者指出，仅仅删除所有提及迟延的措词并不足以消除暗含迟延的可能性，因为两个备选案文中使用的“灭失”一词可被解释为包括迟延造成的灭失。另外，与会者还指出，删除所有提及迟延的措词不应被解释为不能按照适用的国内法中可能出现的任何诉讼事由对托运人提起关于迟延的诉讼。

235. 为了避免作出关于暗含迟延赔偿责任的任何解释，并确保保留适用法对托运人迟延问题的适用性，有与会者建议在第 30 条草案第 1 款中添加内容大致如下的措词：“本条或第 31 或第 32 条中的‘灭失’一词不包括迟延造成的灭失。本公约的任何规定概不妨碍承运人根据适用法对托运人主张迟延承担赔偿责任。”与会者解释说，这项建议的第一句旨在澄清公约草案中不暗含对托运人提起关于迟延的诉讼的诉因，第二句旨在澄清与托运人的迟延问题有关的任何适用国内法都不会受到影响。这一澄清案文获得了一些支持。

236. 但有与会者指出，拟议案文的第二句可能并无必要，因为适用法将自动适用于公约草案范围之外的事项。在这方面，与会者指出，公约草案规定了承运人和托运人均无需对其承担相应赔偿责任的义务，因此对于这些义务承担的赔偿责任被留给了国内法。

工作组就第 30 条草案第 1 款达成的结论

237. 工作组经讨论后决定：

- 应根据工作组的讨论重新拟定第 1 款的案文，同时谨记托运人的赔偿责任应当是过失赔偿责任；该案文还应考虑到托运人和承运人之间的合同关系；
- 应当删除第 1 款中提及迟延的措词，并在可能情况下列入澄清与托运人的迟延有关的适用法不受影响的案文。

第 2 款

238. 工作组一致认为应按现在的措词核准第 2 款，但前提是应按照工作组早些时候作出的关于删除提及迟延的措词的决定，删除方括号内的[或迟延]一词。

第 30 条草案的修订案文

239. 工作组根据其之前作出的关于审议改拟后的第 30 条草案第 1 款案文的决定（见上文，第 220 至 237 段），继续对本条的下列修订案文进行审议：

“第 30 条. 托运人对承运人赔偿责任的基础

“1. 对于承运人遭受的灭失或损坏，如果承运人证明此种灭失或损坏是因为违反第 27 条、[和]第 29 条第 1 款(a)和(b)项[和第 31 条第 1 款]对托运人规定的义务而造成的，托运人应当承担赔偿责任。

“2. 除灭失或损坏是由于托运人违反第 31 条[第 2 款]和第 32 条对其规定的义务而造成的之外，如果灭失或损坏的原因或原因之一不是托运人本人的过失或第 34 条述及的任何人的过失所致，免除托运人的全部或部分赔偿责任。”

240. 据解释，改拟的案文是根据对工作组提出的一项建议编拟的（见上文，第 230 段），同时参照了工作组中对第 30 条草案发表的一般性意见。据进一步解释，这两款方括号中的文字只是为了表明其中所指称的条款编号应按照将对第 31 条草案作出的必要澄清加以调整，以确保关于提供准确信息的义务连带着严格的赔偿责任，而关于是否及时提供信息的义务则按发生过失论处。另据指出，应对第 1 款草案案文的最后一行作出更正，删除句中提及的“(a)和(b)”。

241. 虽然有些与会者支持在第 2 款中重新插入一段文字，指明由托运人负责证明灭失或损坏的原因非属其过失所致，但工作组广泛赞同目前行文措词下的修订草案的结构和方式。

242. 工作组赞同两项行文措词上的建议，秘书处应对此加以审查：

(a) 可改拟第 1 款，以提及托运人的所有赔偿责任，包括过失赔偿责任和严格赔偿责任，因为在这两种情形下，承运人必须证明同样的灭失或损坏和托运人违反义务；

(b) 可调整第 2 款的结构，先提及一般原则，再提及例外情形。

工作组就修订案文达成的结论

243. 工作组经讨论后决定：

- 确信修订后的案文符合其早先的讨论；
- 以上段落中所载的行文措词建议应由秘书处加以审议；
- 除此之外，工作组认为修订后的案文总体上可以接受。

第 31 条草案. 拟定合同事项所需要的信息

244. 与会者提醒工作组最近在第十七届会议上曾对有关拟定合同事项所需要的信息的第 31 条草案内容进行过审议（见 A/CN.9/594，第 187 至 194 段）。工作组接着审议了 A/CN.9/WG.III/WP.81 所载第 31 条草案。

第 1 款

245. 注意到由于排印错误，第 1 款草案仅提及第 37 条草案第 1(a)、(b)和(c)项，一致认为应对此加以更正，以列入第 37(1)(d)条。还指出本条文草案源自《海牙-维斯比规则》和《汉堡规则》，这是一个特别重要的条文，因其中载列的托运人义务将导致适用第 31(2)条草案中严格的赔偿责任规定。考虑到违反第 1 款草案所载列义务的严重后果，有与会者提出本款草案中使用“包括”一词显得太笼统，应当使其更加精确，以便托运人对其潜在的严格赔偿责任有更多的可预见性。

246. 工作组一致认为，应当通过增加提及第 37(1)(d)条来更正第 1 款草案，但是认为本条文是可以接受的，同时铭记为使案文更加精确，可能有必要按上一段所述在措辞上加以调整。

第 2 款

247. 回顾工作组曾同意从公约草案案文中删除托运人对迟延所负赔偿责任的所有情形（见上文，第 182 至 184 段），因此本款草案方括号内对“迟延”的提及将相应删除。有与会者提出一个问题，提出第 2 款草案列出托运人就向承运人提供信息的准确性承担责任，但没有列出对信息的及时性承担责任。对此问题的解释是，与《海牙-维斯比规则》和《汉堡规则》相一致，工作组在以前的一届会议上曾决定规定托运人没有提供准确信息须承担严格赔偿责任，同时打算规定托运人没有及时提供信息仅承担基于托运人过失的赔偿责任。

248. 工作组一致认为应当按现在的措辞核准第 2 款，同时删除对“迟延”的提及。

第 32 条草案. 关于危险货物的特别规则

249. 与会者提醒工作组最近在第十七届会议上曾对关于危险货物的特别规则的第 32 条草案内容进行过审议（见 A/CN.9/594，第 195 至 198 段）。工作组接着审议了 A/CN.9/WG.III/WP.81 所载第 32 条草案，同时铭记方括号内对“迟延”的提及将按照工作组之前的决定予以删除（见上文，第 182 至 184 段）。

“[或形成]”

250. 工作组先审议了第 32 条草案前导段中方括号内“或形成”一语。考虑到对货运安全的关切，建议在本条文草案中保留该案文，并删除方括号，以便可以尽可能扩大对涉及危险货物事故的防范范围，从而把运输之前和运输期间有危

险的货物包括在内。对此，有与会者提出疑问，说鉴于前导段已列入“适度显现有可能形成”一语，列入“或形成”一语是否还有必要，据说前者已经足够宽泛，可以包括所有风险。还有与会者说，若货物在托运人交付运输很久之后在运输期间才形成危险，让托运人为没有通知承运人货物的性质而承担赔偿责任是不公平的。因此，认为最好的解决办法是删除“或形成”一语。

251. 工作组内广泛支持删除“或形成”一语，不过，关于认为“适度显现有可能形成危险”一语中“适度”一词属于多余因而应予删除的建议没有得到支持。

“[运输此种货物][未发通知]”

252. 建议保留(a)项中备选案文“运输此种货物”，并删除备选案文“未发通知”，因为承运人可能因托运人没有提供关于货物危险性质的信息而遭受巨大损失，因此应当保留这一短语，提供最广泛的保障。不过，该建议未获采纳，工作组内强烈支持保留“未发通知”一语，认为该短语比“运输此种货物”一语更好地处理了损坏原因这一问题，应当删除“运输此种货物”这些词语。还注意到“未发通知”一语与(b)项草案中对原因的处理办法更加一致。

工作组就第 32 条草案达成的结论

253. 工作组经讨论后决定：

- 删除第 32 条草案前导段中“或形成”一语及前后的方括号；
- 删除提及托运人对迟延所负赔偿责任之处，并对案文作相应调整；
- 将“未发通知”一语保留在案文中，删除其前后的方括号，并删除“运输此种货物”一语及前后的方括号；
- 除此之外，第 32 条草案的案文获工作组接受。

第 33 条草案. 单证托运人承担托运人的权利和义务

254. 与会者提醒工作组最近在第十六届会议上曾对有关单证托运人承担托运人的权利和义务的第 33 条草案内容进行过审议（见 A/CN.9/591，第 171 至 175 段）。工作组接着审议了载于 A/CN.9/WG.III/WP.81 的第 33 条草案。

255. 据指出，第 1 条草案第 10 款所载“单证托运人”的定义是根据 A/CN.9/WG.III/WP.56 所载该款前一稿措词的第一句而拟订的。

256. 工作组一致认为应当按现在的措词核准第 1(10)条和第 33 条草案。

第 34 条草案. 托运人为其他人承担的赔偿责任

257. 与会者提醒工作组最近在第十六届会议上曾对有关托运人为其他人承担的赔偿责任的第 34 条草案内容进行过审议（见 A/CN.9/591，第 176 至 180 段）。工作组接着审议了 A/CN.9/WG.III/WP.81 所载的第 34 条草案。

第 1 款

258. 有与会者建议，应保留第 1 款草案方括号中的案文但去掉其前后的方括号，因为据认为托运人不应当对承运人的行为负责。有与会者怀疑方括号中的案文是否必要，但会议一致认为，如果这些文字对本款草案起澄清作用，那么列入这些文字是可以接受的。与会者广泛支持保留方括号中的这些文字。另外，工作组请秘书处处理在审议第 14(2)、27(2)和 17(3)(h)条草案期间提出的草案行文上的问题（见上文，第 157 段），关于托运人是否对控制方和收货人的作为和不作为负责，应当与第 34(1)条草案的行文统一起来。

第 2 款

259. 工作组根据其之前作出的关于删除第 18(2)条草案的决定（见上文，第 78 段），商定删除第 2 款草案。

工作组就第 34 条草案达成的结论

260. 工作组经讨论后决定：

- 应当保留第 34(1)条草案方括号中的词语，但去掉其前后的方括号；
- 请秘书处对第 14(2)条、17(3)(h)第 34 条草案作必要的调整，以便在关于托运人对收货人和控制方行为的责任问题上使行文措词统一起来；
- 应当删除第 34(2)草案。

第 35 条草案. 托运人责任的终止

261. 与会者提醒工作组最近在第十六届会议上曾对有关托运人责任的终止的第 35 条草案内容进行过审议（见 A/CN.9/591，第 181 至 183 段）。工作组接着审议了 A/CN.9/WG.III/WP.81 所载的第 35 条草案。

262. 据指出，(a)项中提及的“第 35 条”应更正为“第 33 条”，并且鉴于第 1(10)条草案对“单证托运人”这一术语作了定义，因此应当采用该术语，而不是指称“第 33 条述及的人”。另外，请秘书处考虑是否可以用“单证托运人”一词代替本条草案前导段中的词语“合同事项中指明为托运人的其他任何人”，以及是否应对本条草案的标题作任何调整，添加单证托运人。另据建议，前导段中应采用“void”（无效）一词代替“not valid”（无效）一词，并

且在工作组就有关权利转让的第 12 章作出最后决定之前，(c)项草案应当保留在方括号中。

工作组就第 35 条草案达成的结论

263. 工作组经讨论后决定：

- 把提及的“第 35 条”改为“第 33 条”，(a)项中应采用第 1(10)条草案已作定义的“单证托运人”一词，在可能的情况下，也应将之用于前导段；
- 应考虑将“not valid”一词改为“void”；
- 在工作组就第 12 章作出决定之前，应将第 35(c)条草案保留在方括号中。

第 9 章 – 运输单证和电子运输记录

264. 工作组回顾，最近在其第十七届会议（见 A/CN.9/594，第 216 至 233 段）上开始审议关于运输单证和电子运输记录的第 9 章草案并在其第十八届会议（见 A/CN.9/616，第 9 至 82 段）上继续审议该草案。工作组还回顾，工作组最近一次对这一议题进行的完整的审议是其第十一届会议上（见 A/CN.9/526，第 24-61 段），在当时的第 40(3)条草案中提出的一项有关承运人身份的书面提案已经提交工作组第十八届会议审议（见 A/CN.9/WG.III/WP.79）。工作组本届会议对第 9 章的条文的审议，依据 A/CN.9/WG.III/WP.81 中提出的案文。

265. 工作组回顾，第 9 章草案所载实质性条款与一些定义密切相关，包括那些载于第 1 条草案第 16、17、18、20、21、22 和 23 项中的定义。

第 36 条草案. 运输单证或电子运输记录的签发

266. 工作组注意到，第 36 条草案按照工作组第十七届会议上商定的意见已经作了修正（A/CN.9/594，第 223 和 224 段）。

267. 会上赞成第 36 条草案现在的措词。据指出，(b)项使托运人有权从承运人获得可转让或不可转让运输单证，但(b)项的后一部分则使托运人无权在托运人和承运人商定不使用可转让运输单证或可转让电子运输记录的情况下获得可转让运输单证。与会者要求澄清一点，在这种情况下，托运人是否反而能够获得不可转让运输单证或不可转让电子运输记录。据认为，这是(b)项的本意，如果这一点不明确，应当对案文作出澄清。有与会者提出，该项的结构应作调整，这样一来，目前放在前导句中的这一原则的除外情形就可以放在(a)和(b)项中所阐明的原则之后。

工作组就第 36 条草案达成的结论

268. 工作组决定根据会上提出的措词建议核准载于 A/CN.9/WG.III/WP.81 中的第 36 条草案案文。

第 37 条草案. 合同事项

269. 工作组注意到，第 37 条草案已经按照工作组在第十七届会议上商定的意见作了修改（A/CN.9/594，第 225 和 233 段）。

第 1 款

270. 工作组审议了载于 A/CN.9/WG.III/WP.81 中的第 1 款以及载于 A/CN.9/WG.III/WP.86 中该条草案(1)(a)项的一项提案。

271. 据指出，第 1 款(a)项使承运人有义务列入托运人所提供的“货物记载”；而公约草案对于托运人可以提供的信息数量却没有规定任何限制。鉴于托运人越来越倾向于提供冗长和详细的货物技术说明以列入运输单证，特别是计算机的使用方便了这种冗长的记载，会上提出对托运人要求列入运输单证的信息的篇幅、性质和详细程度加以限制。据指出，如果不做出这样的限制，承运人就有义务对托运人提供的所有信息进行合理的核对，根据第 41 条草案第 2 款(a)项，这种核对应是实际可行的和商业上合理的。另外还指出，由于货物记载往往将被转入货物的报关单，过于冗长的说明会给海关、安检机构以及银行造成过重的负担。针对这一关切，与会者提出修改第 1 款(a)项，改写如下：“货物的一般记载”。有与会者表示支持这一建议，因为它依据的是《汉堡规则》第 15 条第 1(a)款的措词。

272. 但有与会者表示担心，“一般”这种提法可能过于模糊，因此建议加上以下措词对该建议修改如下：“有关运输的适当记载”，以涵盖对某些货物所适用的进口限制等情形，并提供足够的信息，特别是有关危险货物的信息。有与会者对这一建议表示支持，并提出可以将“适当”一词改为“有关”，或在“适当”一词之外再加上“有关”。

273. 对此有与会者指出，这条建议并非旨在影响承运人对不符合任何通关或安检方面必要要求的信息加以拒绝的权利。据指出，第 29 条草案的第 1 款(b)项还要求托运人提供合理必要的信息，目的主要是使承运人能够遵守相关的法律。尽管如此，还是有与会者表示支持所修改的建议，理由是，该建议似乎反映了对于应被列入的信息的最低和最高限度。

补充事项

274. 会上提出第 37 条草案第 1 款所列清单还应提到收货人、交货日期（如果商定的话）、船舶名称、装货港和卸货港，并指明货物是否是危险性质的货物。对此与会者指出，第 37 条所载合同事项清单是工作组已经作出决定的问题，如

果这方面没有足够的共识不应重新加以审议。另据指出，虽然在港到港的情况下有可能列入船舶的名称，但是在门到门运输的情况下，承运人往往不是船舶的所有人，而只是无船经营承运人，因此就无法列入船舶的名称。对此有与会者指出，其目的并不是要重新审议这个问题，而不过是为了使第 37 条草案与第 31 条草案保持一致，后者涉及拟定合同事项所需要的信息，而且已在本届会议上重新审议过。

“第 36 条中述及的运输单证或电子运输记录”

275. 与会者注意到，第 37 条草案第 1 和第 2 款提到“第 36 条述及的运输单证或电子运输记录”。会上提出，这样的提及应当仅限于第 36 条草案(b)款述及的运输单证或电子运输记录，因为该条草案(a)款所涵盖的单证只能证明收到货物。该条建议得到一些支持。

第 2 款

276. 有与会者提出，“载明为承运人的人的名称和地址”这种写法有可能被误解为是准许在运输单证中将订约承运人以外的人载明为承运人，从而造成一种所谓的“单证承运人”。据指出，这并非工作组的本意。为了避免这种问题，与会者提出，按第 2 款早先的一个写法，案文只提及承运人的名称和地址。据认为，修改该段案文是为了沿袭《跟单信用证统一惯例 500》中所采用的措词。但有与会者指出，新出版的《跟单信用证统一惯例 600》不再使用“载明为承运人的人的名称和地址”这样的提法。工作组请秘书处确认第 2 款(a)项所使用的文字与《跟单信用证统一惯例 600》中所采用的写法一致。

工作组就第 37 条草案达成的结论

277. 工作组商定：

- 修正第 1(a)款以载有以下写法的文字：有关运输的适当记载；
- 审查第 2(a)款以确保其与《跟单信用证统一惯例 600》一致；
- 核准第 3 款。

第 38 条草案. 指明承运人

278. 工作组注意到，第 38 条草案已按工作组在第十八届会议上商定的意见作了修改（A/CN.9/616，第 28 段）。

第 1 款

279. 有与会者建议提及“a carrier”，而不是“the carrier”，因为“the carrier”暗示着身份已被指明。

280. 有与会者建议删除第 1 款，该款似乎是起绝对推定作用，因为该款规定，如果承运人已按名称被指明，那么运输单证中的任何相反信息都没有效力。据指出，对承运人的指明，只是提出了一种可以反驳的推定。但是，有与会者表示支持保留第 1 款，因为关于承运人的身份还是有可能存在疑问的，特别是如果运输单证正面被指明的承运人与该单证背面上被指明的承运人之间不一致的话。有与会者担心，“by name”这个词可能在有些语文的文本中造成混乱。但是据认为，“by name”这个词还是必要的，因为它表明最关键的要件并不只是一种符号或其他间接证据，而是承运人的实际名称。

第 2 款

281. 会上提出删除第 2 款的两个备选案文，理由如下：

- 关于船舶的注册船东是承运人的推定是不公平的，因为船东可能根本不了解运输合同；
- 注册船东往往是船舶所有人之外的一个单独实体；
- 单证持有人所依赖的单证如果根本没有指明承运人的名称而且也没有采取合理措施查明承运人的身份，这样的单证持有人不应受到保护；
- 关于承运人的身份，在一些法域中存在着大量的法律文献，而第 2 款与这种法律文献之间的关系并不明确。

282. 这项建议得到一些支持，但有与会者提出，如果保留第 2 款，则应将其范围限于运输合同指错人的情形。还有与会者提出，如果最终保留第 2 款的话，那么第 3 款也应保留，以此作为一种抗辩理由使用关于注册船东是承运人的推定。

283. 与会者指出，在允许托运人直接针对注册船东扣押船舶以获得对承运人的索赔保证的法域中，是否保留第 2 款，并没有太大的关系，但还是有与会者提出最好保留该款。另据指出，不能说注册船东与运输合同完全没有关系。因为船舶的所有人理应对使用船舶的目的给予关心。

284. 有些与会者表示支持保留备选案文 A，但会上表达的普遍意见还是支持保留备选案文 B，后者与现代船运做法是一致的，因为它承认注册船东可能并非订立运输合同的人。据指出，备选案文 B 是一种折衷办法，它允许注册船东指明适当的承运人并涵盖了注册船东以及光船承租人的情形，这更适合现代做法，特别是在班轮集装箱运输的情况下。还有与会者指出，第 2 款中载列的规则与一条新的规则是一致的：既然注册船东是履约方，履约方应当与承运人共同承担赔偿责任。

285. 对修改备选案文 B 提出的建议如下：

- 从第 2 款中删除“光船”；
- 为明确起见，把“以同样方式”改为“以注册船东使用的同样方式”。

286. 有与会者表示支持添加澄清性词语“以注册船东使用的同样方式”。但对删除“光船”一词提出反对意见，原因是，在实务当中，光船承租人往往受到和船东一样的待遇，因为它特别涉及租船合同，因此，光船承租人也应当能够利用提供给注册船东的同样机会来推翻任何推定。关于这一点有与会者提出，如果只提及“承租人”，那就没有必要说船舶的承租人，而只是涵盖航次承租人或期租人，后者只是租用船舶，因此不能为指明承运人的目的而认为其类似于注册船东。

第 3 款

287. 有与会者提出，关于第 3 款的目的，A/CN.9/WG.III/WP.81 脚注 122 中的表述比该款的正文更可取。工作组同意根据该脚注改写第 3 款。

工作组就第 38 条草案达成的结论

288. 工作组：

- 按现在的措词接受第 1 款；
- 采纳第 2 款的备选案文 B，案文交给秘书处处理，要注意的问题是，该案文是否应当更加明确地规定，光船承租人可以以注册船东推翻自己为承运人的推定的同样方式，推翻光船承租人为承运人的推定；
- 请根据 A/CN.9/WG.III/WP.81 脚注 122 中所使用的措词改写第 3 款。

第 39 条草案. 签名

第 1 款

289. 工作组注意到，工作组上一次在第十八届会议上对第 39 条草案进行了讨论（A/CN.9/616，第 12 和 13 段），已经根据工作组的一致意见对该条款草案进行了改写，将“由承运人或经其授权的人”一语改为“由承运人或其代表”。

290. 有与会者指出，第 1 款的措词可能不符合《跟单信用证统一惯例 600》中与运输单证有关的规则，这些规则规定，代理人进行的任何签名均表明是代替或代表承运人签名。有与会者建议对第 1 款进行修订，以便与《跟单信用证统一惯例 600》中的措词相一致。还有与会者建议将“或代其行事的人”改为“或获得其正式授权的人”，以澄清该人是在承运人的授权范围内行事的。

291. 有与会者对此答复说，《跟单信用证统一惯例 600》的目的与公约草案不同，前者关涉的是为跟单信用证提供便利，而后者是规定具有法律后果的法律规则。有与会者回顾说，虽然添加补充案文可能会澄清第 1 款，但工作组已经商定将代理问题留给可适用的法律处理，而不是在公约草案中加以处理。工作组商定按现在的措词接受第 1 款。

第 2 款

292. 工作组一致认为应当按现在的措词核准第 2 款。

工作组就第 39 条草案达成的结论

293. 工作组按现在的措词接受了第 39 条草案。

第 40 条草案. 合同事项中缺少必要内容

294. 与会者提醒工作组最近在第十八届会议上对关于合同事项中缺少必要内容的第 40 条进行了审议（见 A/CN.9/616，第 10 至 13 段）。工作组接着审议了 A/CN.9/WG.III/WP.81 号文件所载的第 40 条草案。

295. 除需在不同语文文本中对该条文的案文作一些调整之外，工作组按现在的措词接受了第 40 条第 1、2、3 款。

第 40 条草案的拟议第 4 款

296. 如 A/CN.9/WG.III/WP.81 号文件脚注 129 所指出的，工作组在此前一届会议上决定在第 37(2)条草案中添加(d)项，要求若签发了一份以上的可转让运输单证原件，应在合同事项中说明原件的份数。有与会者指出，公约草案没有说明未在合同事项中列入该信息会产生何种法律后果。有与会者建议，为了给可转让运输单证原件的持有人和承运人提供一些确定性，应当规定，未列入此类信息的法律后果是，若未在合同事项中指明原件的份数，则该可转让运输单证即被视为表明仅签发了一份原件。有与会者建议，应当将该项规定列为案文中第 40 条第 4 款草案。工作组中有人对该建议表示支持。

工作组就第 40 条草案达成的结论

297. 工作组按现在的措词接受了第 40 条草案，并请秘书处根据上一段落所讨论的办法拟订第 4 款。

第 41 条草案. 合同事项中货物记载的保留条款

298. 与会者提醒工作组最近在第十八届会议上曾对有关合同事项中货物记载保留条款的第 41 条草案的内容进行过审议（见 A/CN.9/616，第 29 至 39 段和第 69 至 73 段）。工作组接着审议了 A/CN.9/WG.III/WP.81 中所载的第 41 条草案。

299. 对第 41 条草案提出了一些措词上的建议。有一种建议是对该条草案的标题加以修改，使用“信息”一词，而不是“记载”，因为“记载”似乎仅限于第 37(1)(a)条。在第 41(1)(a)条中，有与会者建议删除“虚假或误导”之前的“重大”一词，因为该词有些冗余。还有一项建议是对第 1、第 2 和第 3 款加以协

调，这几款均使用了“qualify”一词，但第 1 款中指的是一种纠正，第 2 和第 3 款中则更多的是指保留。最后，与会者指出，第 1(b)款和第 2(b)款草案中提到了托运人按照公约草案必须为之承担严格赔偿责任的信息准确性问题，因此，使用“承运人有合理的理由认为”一语比“承运人合理认为”可能更为可取。

工作组就第 41 款草案达成的结论

300. 工作组按现在的措词接受了第 41 条草案，但秘书处应根据上段所载的建议对案文作出修改。

第 42 条草案. 合同事项的证据效力

301. 与会者提醒工作组最近在第十八届会议上曾对有关合同事项证据效力的第 42 条草案的内容进行过审议（见 A/CN.9/616，第 45 至 68 段）。与会者提醒工作组注意，A/CN.9/WG.III/WP.81 中所载的第 42 条草案是经第十八届会议广泛讨论后达成的一个折衷结果，与会者倾向于将该条文的三读推迟到工作组第二十届会议进行，以便留出足够的时间全面讨论自第十八届会议以来被列入该条的(a)项。

工作组就第 42 条草案达成的结论

302. 工作组商定将第 42 条草案的三读推迟到第二十届会议进行。

第 43 条草案. “运费已预付”

303. 与会者提醒工作组最近在第十八届会议上曾对有关“运费已预付”的第 43 条草案进行过审议（见 A/CN.9/616，第 74 至 82 段）。工作组接着审议了 A/CN.9/WG.III/WP.81 中所载的第 43 条草案。会上提出的加入一条诚信要求的建议被否决，因为这种要求是不言自明的。

工作组就第 43 条草案达成的结论

304. 工作组按现在的措词接受了第 43 条草案。

三. 其他事项

今后工作的规划

305. 工作组商定在第二十届会议（2007 年 10 月 15 日至 25 日，维也纳）上继续对公约草案进行三读，从第 42 条开始，接下来是第 10 章。工作组还注意到其第二十一届会议定于 2008 年 4 月 7 日至 18 日举行，但这两届会议的日程安排尚须得到委员会 2007 年第四十届会议批准。