



联合国国际贸易法委员会  
第三工作组（运输法）  
第十二届会议  
2003年10月6日至17日，维也纳

## 运输法

### [全程或部分途程][海上]货物运输文书草案

#### 秘书处的说明

## 目录

	段次	页次
导言.....	1-5	6
	注	
附件 [全程或部分途程][海上]货物运输文书草案.....	1-240	7
第一章：总则.....	1-38	7
第1条：定义.....	1-26	7
第2条：适用范围.....	27-38	11
第二章：电子通信.....	39	14
第3条.....		14
第4条.....		14
第5条.....		14
第6条.....	40	14



第 3 章：责任期 .....	41-44	15
第 7 条 .....	41	15
第 8 条. 海上运输之前或之后的运输 .....	42-43	16
第 9 条. 运输和货代混合合同 .....	44	17
第 4 章：承运人的义务 .....	45-56	17
第 10 条 .....	45	17
第 11 条 .....	46-47	17
第 12 条 .....	48-49	18
第 13 条.适用于海上航程的其他义务 .....	50-56	18
第 5 章：承运人的责任 .....	57-102	19
第 14 条.责任基础 .....	57-80	19
第 15 条.履约方的责任 .....	81-83	25
第 16 条.迟延 .....	84-86	27
第 17 条.赔偿额的计算 .....	87-90	27
第 18 条.责任限制 .....	91-93	28
第 19 条.责任限制权的丧失 .....	94	29
第 20 条.灭失、损坏或迟延交付的通知 .....	95-101	29
第 21 条.非合同性索赔 .....	102	30
第 6 章：关于海上[或其他可航行水域]运输的补充条文 .....	103-113	30
第 22 条.承运人的责任 .....	104-108	30
第 23 条.绕航 .....	109-112	31
第 24 条.舱面货 .....	113	32
第 7 章：托运人的义务 .....	114-126	33
第 25 条 .....	114-116	33
第 26 条 .....	117	33
第 27 条 .....	118	33
第 28 条 .....	119	34
第 29 条 .....	120	34

第 30 条. ....	123-125	35
第 31 条. ....		
第 32 条. ....	126	35
第 8 章：运输单证和电子记录. ....	127-146	36
第 33 条.运输单证或电子记录的签发. ....	127	36
第 34 条.合同细节. ....	128-131	36
第 35 条.签名. ....	132-133	37
第 36 条.合同细节中缺少规定的内容. ....	134-138	38
第 37 条.对合同细节中货物说明附加保留条款. ....	139-142	39
第 38 条.合理的核对手段和善意. ....	143	40
第 39 条.初步证据和最终证据. ....	144-145	40
第 40 条.保留条款的证据效力. ....	146	41
第 9 章：运费. ....	147-159	42
第 41 条. ....	148	42
第 42 条. ....	149-151	42
第 43 条. ....	152	43
第 44 条. ....	153-159	43
第 45 条. ....	159	44
第 10 章：向收货人交付货物. ....	160-179	44
第 46 条. ....	160-162	44
第 47 条. ....	163	45
第 48 条. ....	164-167	45
第 49 条. ....	168-174	46
第 50 条. ....	175-176	47
第 51 条. ....	177	48
第 52 条. ....	178-179	49
第 11 章：控制权. ....	180-200	49
第 53 条. ....	180-183	49

---

第 54 条. ....	184-190	50
第 55 条. ....	191-197	51
第 56 条. ....	198	53
第 57 条. ....	199	53
第 58 条. ....	200	53
第 12 章：权利的转让. ....	201-207	54
第 59 条. ....	201-202	54
第 60 条. ....	203-205	54
第 61 条. ....	206	55
第 62 条. ....	207	55
第 13 章：诉权. ....	208-213	56
第 63 条. ....	208-213	56
第 64 条. ....	212	56
第 65 条. ....	213	57
第 14 章：诉讼时效. ....	214-221	57
第 66 条. ....	214-215	57
第 67 条. ....	216	58
第 68 条. ....	217	58
第 69 条. ....	218-219	58
第 70 条. ....	220	59
第 71 条. ....	221	59
第 15 章：管辖权. ....	222-224	60
第 72 条. ....		60
第 73 条. ....		60
第 74 条. ....		61
第 75 条. ....		61
第 75 条之二. ....		61
第 16 章：仲裁. ....	225-228	62

---

第 76 条. ....		62
第 77 条. ....	227	62
第 78 条. ....	226 和 228	62
第 79 条. ....		63
第 80 条. ....		63
第 17 章：共同海损. ....	229-230	64
第 81 条. ....	229	64
第 82 条. ....	230	64
第 18 章：其他公约. ....	231-235	64
第 83 条. ....	231	64
第 84 条. ....	232	65
第 85 条. ....	233	65
第 86 条. ....	234	65
第 87 条. ....	235	65
第 19 章：合同自由的限度合同条款. ....	236-240	66
第 88 条. ....	237-239	66
第 89 条. ....	240	66

## 导言

1. 委员会在其 2001 年第三十四届会议上设立了第三工作组（运输法），并委托其负责与有关国际组织密切合作编拟一项关于国际货物运输相关问题的立法文书，这些问题例如包括适用范围、承运人的责任期限、承运人的义务、承运人的赔偿责任、托运人的义务和运输单据等。<sup>i</sup> 在 2002 年第三十五届会议上，委员会核准了工作设想，认为运输法文书草案应涵盖门到门运输业务，但尚需对文书草案的适用范围作进一步审议，在此之前，工作组将先审议文书草案的实质性条文，更加完整地理解在门到门环境下这些条文将如何运作。<sup>ii</sup>
2. 在 2003 年 7 月第三十六届会议上，委员会收到工作组第十届会议（2002 年 9 月 16 日至 20 日，维也纳）和第十一届会议（2003 年 3 月 24 日至 4 月 4 日，纽约）的报告（分别为 A/CN.9/525 和 A/CN.9/526）。
3. 委员会了解工作组所承担的项目十分艰巨，对迄今取得进展表示赞赏。普遍认为，工作组在最近完成了其对运输法文书草案的一读之后，现已进入了其工作上一个特别困难的阶段。委员会注意到，关于文书草案的范围和个别条文，仍有相当数量的问题具有争议，尚待讨论。进一步的进展将要求在各种冲突的利害关系之间取得微妙的平衡。一种观点认为，可以在若干问题上通过折衷而达成门到门文书，这些问题是统一赔偿责任、诉讼地选择和经由谈判商定合同，其中将不涉及对参与履约的内陆当事人的诉讼。另据指出，将内陆公路和铁路利益方包括在内对实现文书的目标至关重要。一种意见表示认为，在设计所拟议的文书中，工作组应继续探讨增加灵活性，以允许各国选择适用全部或部分门到门制度。
4. 委员会还注意到，鉴于文书草案编拟工作的复杂性，工作组举行了其第十一届会议，为期两周，从而利用了第一工作组 2002 年 9 月第五届会议完成了其关于私人融资基础设施项目的工作之后而多出的会议时间。第三工作组主席确认，如果文书的编拟工作必须在可接受的时间范围内取得进展，工作组将需要继续举行为期两周的届会。经讨论后，委员会授权第三工作组举行的第十二届和第十三届会议破例为期分别两周。委员会商定，将需要在 2004 年委员会第三十七届会议上对工作组这方面的情形进行重新评估。委员会请工作组尽一切努力迅速完成其工作，并为此目的利用一切可能性，举行闭会期间的协商，在可能的情况下通过电子邮件进行联系。但是，委员会意识到，由于尚待讨论的问题众多，而且其中许多问题需要同时讨论，因此工作组特别似宜举行正式的全体会议。<sup>iii</sup>
5. 本说明附件中载有秘书处编拟的一项[完全或部分][海上]货物运输文书草案的修订条文，供工作组审议。对工作组原先审议的案文(载于 A/CN.9/WG.III/WP.21 号文件)的改动，以下划线和删除线表示。

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

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

<sup>iii</sup> 同上，《第五十八届会议，补编第 17 号》(A/58/17)，第 205-208 段。

## 附件

## [全程或部分途程][海上]货物运输文书草案

## 第 1 章. 总则

第 1 条. 定义<sup>1</sup>

在本文书中：

~~(a)1-5~~ “运输合同”<sup>2</sup>系指承运人收取运费负责将货物**全程或部分途程**<sup>3</sup>经由海路从一地运到另一地的合同。

~~(b)1-1~~ “承运人”<sup>4</sup>系指与托运人订立运输合同的人。

~~(c)1-3~~ “发货人”<sup>5</sup>系指将货物交给承运人或一个参与履约方<sup>6</sup>运输的人。

~~(d)1-19~~ “托运人”<sup>7</sup>系指与承运人订立运输合同的人。

<sup>1</sup> 运输法工作组第九届会议报告 (A/CN.9/510) 第 72 段指出，一致认为如果按逻辑性更强的结构安排各项定义，首先列出可能参与文书草案所涵盖的合同关系的各当事方，然后再列条文草案中使用的技术术语，这样文书草案的可读性将可提高。定义的排列顺序按此建议作了改动。工作组还似宜考虑文书草案中那些目前没有标题的条款应添加的标题。

<sup>2</sup> A/CN.9/510 号文件第 83 段指出，本定义过于简单，可能需要对承运人的各项义务作更加详细的审议。还建议也提及托运人，定义中应当指称一个“人”，而不是一个“承运人”。没有就这些事项作出决定，因此，这些建议没有被吸收到文中。

<sup>3</sup> A/CN.9/510 号文件第 85 段指出，工作组决定在条文草案中保留“全程或部分途程”等字样，但将使用适当的排字印刷手段标出“全程或部分途程”等字样，将之作为可能需要按照就文书草案范围所作最后决定加以特别审议的文书草案一个内容。工作组还似宜审议“全程或部分途程”这些词语是否应当出现在文书草案的标题中。

<sup>4</sup> A/CN.9/510 号文件第 73 段中回顾到，本定义沿用了与《海牙-维斯比规则》和《汉堡规则》同样的原则。有人表示关切，本定义未充分提及订立合同时对被代表的当事方，也未充分涵盖货运代理人的情况，也未指明其意在同时涵盖法人和自然人。关于这些问题没有达成一致，但 A/CN.9/510 号文件第 74 段商定，目前的定义构成可以接受的继续讨论基础。

<sup>5</sup> A/CN.9/510 号文件第 78 段表示支持采用发货人“代表”托运人交付货物的提法。A/CN.9/510 号文件第 79 段还建议增加一些词语，以澄清发货人应将货物交付给“实际的”或“参与履约的”承运人，但有人认为“承运人”这个词足以涵盖除原始承运人之外还可能有参与履约方参与的可能性。最后，A/CN.9/510 号文件第 80 段表示认为，在修订本定义时，工作组可参照《多式联运公约》第 1 条第 5 款的案文。关于是否修订本条文，工作组未达成任何一致意见。

<sup>6</sup> 从海事委员会文书的原始草案中承接了一处疏忽，该文书当时的目的是在需要更改之处将“承运人”一词改为“承运人或参与履约方”。现已对文书草案各处反复出现的这个词作了相应的调整。

<sup>7</sup> 正如 A/CN.9/510 号文件第 107 段所述，考虑到对第 1.1 款（现为(b)款）“承运人”的定义所表示的关切，一致认为，“托运人”的定义草案构成今后一届会议可以接受的继续讨论基础。

~~(e)1.17~~ “参与履约方”<sup>8</sup>系指非承运人，该人应承运人的请求或在承运人的监督或控制下，直接或间接地实际履行[或承诺履行]<sup>9</sup>[或未能全部或部分履行]<sup>10</sup>承运人在运输合同项下对货物运输、装卸、保管或存储的任何职责，而无论该人是否为运输合同的订约方，是否为该合同中所指明的或是否在该合同项下负有法律责任。“参与履约方”一词不包括托运人或收货人的任何聘用人员，或托运人或收货人聘用人员(承运人除外)的雇员、代理人、承包商或分承包人。

~~(f)1.12~~ “持单人”<sup>11</sup>系指：~~(a)~~当前持有可转让的运输单证或对可转让电子记录拥有排它[使用权][控制权]的人，并且~~(b)~~具备下列条件之一：

(一) 单证为凭指示单证的，单证指明其为托运人或收货人，或该人是单证的适当被背书人；

(二) 单证为空白背书凭指示单证或无记名单证的，该人是单证的持有人；

(三) 使用可转让电子记录的，该人根据第 ~~62.4~~ 条能够证明其对该记录享有[使用权][控制权]。

~~(g)1.18~~ “控制权”<sup>12</sup>的含义见第 ~~49.1.1~~ 条。

~~(h)1.7~~ “控制方”<sup>13</sup>系指根据第 ~~50.1.2~~ 条有权行使控制权的人。

<sup>8</sup> 虽然有人表示了一些相反的意见，但 A/CN.9/510 号文件第 99 段指出，会议对文书草案中列入本概念表示了广泛的支持；还表示广泛支持使用其概念，包括使用“实际履行”一词，以作为一种方法限制列入本定义内的人的类别。A/CN.9/510 号文件第 104 段指出，有人建议简化或缩短定义草案的措词，建议删除“而无论该人是否为运输合同的订约方，是否为该合同中所指明的或是否在该合同项下负有法律责任”等词语，认为其不明确，而且对定义没有什么实质性帮助。但是，不清楚这一建议是否在工作组中获得充分的支持。

<sup>9</sup> 正如 A/CN.9/510 号文件第 100 段所述，建议暂时保留案文草案和评注中关于“参与履约方”定义的所有备选词语。A/CN.9/WG.III/WP.21 号文件第 16 段建议，作为可以替代 A/CN.9/WG.III/WP.21 号文件原有案文中所载限定范围较窄的定义的一种备选措词，可以采用一种包含范围较广的定义，其措词大致如下，起句为：“承运人以外的其他人，履行或承诺履行承运人在运输合同项下对货物运输、装卸、保管或存储的任何职责，以……为限”。

<sup>10</sup> A/CN.9/510 号文件第 104 段指出，工作组认为这些词语应予删除。

<sup>11</sup> A/CN.9/510 号文件第 91 段建议，“当前”一词是多余的，关于持单人应当“合法”占有可转让的运输单据，与会者还表示支持保留这项要求。这项建议在工作组中是否获得充分的支持，这一点也不清楚。

<sup>12</sup> A/CN.9/510 号文件第 105 段指出，与其说这是一项定义，不如说这是指明参见之处，建议因此可将此删除。但是，工作组一致认为应保留本定义供以后阶段进一步审议。另见注释 13。

工作组似宜考虑第 11.1 款（现为第 53 条）盖头的第一句是否应挪至第 1.18 款（现为(g)款），作为“控制权”的定义。如果工作组决定这样做，(g)款的措词可以是：“‘控制权’系指(一)根据运输合同向承运人下达指示的权利，以及(二)与承运人就修改这种合同达成协议的权利。”

<sup>13</sup> 工作组注意到 A/CN.9/510 号文件第 87 段就定义部分中使用索引参见所表示的关切，因此商定应保留本定义供进一步讨论。



~~(i)1-2~~ “收货人”<sup>14</sup>系指根据运输合同或运输单证或电子记录有权提取货物的人。

~~(j)1-11~~ “货物”系指[承运人或参与履约方[收到待运的][根据运输合同承运的]]<sup>15</sup>任何种类的制品、商品和物件，包括非由承运人或参与履约方或其代表提供的包装和任何设备与集装箱。

~~(k)1-20~~ “运输单证”<sup>16</sup>系指由承运人或参与履约方根据运输合同签发的单证，

~~(a)~~ 证明承运人或参与履约方已收到运输合同项下的货物，或

~~(b)~~ 证明或载列运输合同，

或两者兼而有之。

~~(l)1-14~~ “可转让运输单证”<sup>17</sup>系指通过“凭指示”或“可转让”或由管辖该单证的法律确认为具有相同效力的其他适当措词，表示货物已按托运人的指示、收货人的指示、或向持单人交付运输，而且未明确声明其为“不得转让”或“不可转让的”运输单证。

<sup>14</sup> 正如 A/CN.9/510 号文件第 75 段所述，建议本定义可按大致如下的措词重新起草：“‘收货人’系指根据运输合同有权提取货物的人，运输合同的表现方式可以是运输单证或者电子记录”；另一项建议是，也许需要在“收货人”的定义中提及控制方。正如 A/CN.9/510 号文件第 76 段所述，工作组注意到这些问题、关切和建议，以便在今后阶段继续讨论。

<sup>15</sup> A/CN.9/510 号文件第 90 段表示关切，认为“货物”的定义中所述承运人或参与履约方“收到待运的”而不是“承运”，可能意味着定义中不涵盖承运人未能收到货物或未将货物装上船舶的情况。据称，目前仅提及收到货物，含义太狭窄；可采用的另一种做法是应当简化定义，去掉词语中有关收到货物的部分。工作组决定，秘书处应当拟订两项备选案文，分别考虑到这两种做法，但是，工作组似宜审议以上所做修正是否可消除工作组的忧虑，而又不需要两项备选案文中的任何一项。

工作组还似宜注意到，如果采用“根据运输合同承运”等词语，则完整的词句必须限于“承运人根据运输合同承运的一切货物”，因为参与履约方并不是根据运输合同承运货物。但是，如果采用“收到待运的”一词，则完整的词句应是“承运人或参与履约方收到待运的一切货物”。

<sup>16</sup> A/CN.9/510 号文件第 86 段指出，关于第 1.6 款（现为(r)款）“合同细节”的定义（见以下注释 23），建议案文应更加明确地指出“与运输合同……有关的”等词语所指的是什么。在这方面，建议在工作组审议第 1.9 和第 1.20 款草案（现为(o)款和(k)款）时，考虑要求电子通信或运输单据证明运输合同这样做是否确实必要。本定义可以以《1992 年英国海上货物运输法》第 5(1)条为基础，但运输单据通常也是运输合同的证明，这一点似乎没有任何疑问。因此，在第 1.20(b)条（现为(k)(c)款）或第 1.9(b)条（现为(o)(c)款）的前后添加方括号似乎并不可取。

<sup>17</sup> A/CN.9/510 号文件第 93 段建议，特别是为了就可转让的电子记录规定适当的规则，应更明确地说明可转让与不可转让之间的差别。对此，据指出，虽然特别是因为这是一个新领域而且受国内法的影响，在这一领域做到准确无误十分重要，但工作组应当铭记，工作组并不可能对所有后果作出规定。

~~(m)1.16~~ “不可转让运输单证”<sup>18</sup>系指不符合可转让运输单证条件的运输单证。

~~(n)1.8~~ “电子通信”<sup>19</sup>系指以电子、光学或数字图象或以类似方式进行的通信，可以籍此存取通信内容供此后援引使用。通信包括其产生、储存、发送和接收。

~~(o)1.9~~ “电子记录”<sup>20</sup>系指由承运人或参与履约方根据运输合同以电子通信方式发出的一条或多条电文中的信息，

~~(-)(a)~~ 证明承运人或参与履约方收到了运输合同项下的货物，或

~~(-)(b)~~ 证明或包含某一个运输合同，

或两者兼而有之。

其中包括承运人或参与履约方所发电子记录同时或随后所附或以其他方式相链接的信息。

~~(p)1.13~~ “可转让电子记录”<sup>21</sup>系指：

(-) 通过“凭指示”或“可转让”等声明或由管辖该[电子]记录的法律确认为具有相同效力的其他适当声明，表示货物已按托运人的指示交付运输，而且未明确声明其为“不得转让”或“不可转让的”的电子记录，以及

(-) 须受第 ~~6.2.4~~ 条中所指规则的约束的电子记录，该规则包括关于将该记录转让给其他持单人和该记录持有人能够证明其为此种持[单]人的方式的适当规定。

~~(q)1.15~~ “不可转让电子记录”<sup>22</sup>系指不符合可转让电子记录的条件电子记录。

~~(r)1.6~~ “合同细节”<sup>23</sup>系指与运输合同与运输单证或电子记录载明的与运输合同或所列货物有关的任何信息(包括条件、批注、签名和背书)。

~~(s)1.4~~ “集装箱”包括系指~~“能够用于海上运输的”~~“为海上运输设计的”任何种类的集装箱、可运输罐式集装箱或框架集装箱、可交换式车厢，或用于并装货物的任何类似成组货载，以及附属于这种成组货载的任何设备。<sup>25</sup>

<sup>18</sup> 正如 A/CN.9/510 号文件第 94 段所述，虽然有人指出，本定义是不必要的从而应当删除，但工作组商定保留本定义供进一步审议。

<sup>19</sup> 正如 A/CN.9/510 号文件第 88 段所述，对本款条文和“电子记录”的定义提出了一些忧虑。应当指出，关于文书草案电子商务方面的讨论现已推迟到工作组以后的讨论阶段。

<sup>20</sup> 见以上注释 16 和 19。

<sup>21</sup> 正如 A/CN.9/510 号文件第 92 段所述，工作组接受了“可转让电子记录”和“不可转让电子记录”的定义，认为其是进一步讨论的良好基础。

<sup>22</sup> 根据 A/CN.9/WG.III/WP.21 号文件第 13 段对原有案文的更正。另见以上注释 21。

<sup>23</sup> A/CN.9/510 号文件第 86 段指出，工作组商定在重新起草定义时应考虑到下述关切：本定义与第 1.20 款（现为(k)款）一并阅读时可能含有矛盾之处，案文应更明确地指出“与运输合同……有关的”一词所指的是什么（见以上注释 16）。但是，并不清楚第 1.6 款（现有为(r)款）“合同细节”的定义与第 1.20 款（现为(k)款）“运输单据”的定义之间是否存在矛盾，而且，“与运输合同……有关的”等词语看来也是明确的。

~~(1)1.10~~ “运费”<sup>26</sup>系指根据运输合同对承运人运输货物应支付的报酬。

### 第 23 条. 适用范围

~~13.1~~ 第 1 款备选案文 A<sup>27</sup>

在服从于第 3 款 ~~3.3.1~~ 条的前提下，<sup>28</sup>本文书各条款适用于收货地点和交货地点在不同国家的一切运输合同，其条件是：

- (a) 在运输合同或合同细节中指明的收货地点~~[或装货港]~~<sup>29</sup>位于一缔约国境内，或
- (b) 在运输合同或合同细节中指明的交货地点~~[或卸货港]~~位于一缔约国境内，或
- (c) [实际交货的地点为运输合同或合同细节中指明的一个任选交货地点并且位于一缔约国境内，或]
- (d) [运输合同是在一缔约国内订立的或者合同细节声明运输单证或电子记

<sup>24</sup> A/CN.9/510 号文件第 82 段指出，秘书处被要求拟订关于“集装箱”的修订定义，提出可能的若干备选案文，反映所表示的意见和关切考虑。第一点这种关切的考虑载于 A/CN.9/510 号文件第 81 段，认为“包括”二字使定义成为开放性的；第二点载于 A/CN.9/510 号文件第 82 段，认为定义应当局限于为海上运输而设计的集装箱。按建议所做的改动列出了备选措词，是反映这些意见的一种尝试。

<sup>25</sup> 为了避免措词上“‘集装箱’系指任何种类的集装箱……”这种明显的循环，工作组似宜考虑下述备选案文：“‘集装箱’系指[能够用于海上运输][为海上运输设计的]用于并装货物的任何成组货载，以及附属于这种成组货载的任何设备，[例如][包括]可运输的罐式箱或框架箱、可交换式车箱或任何类似的成组货载。”

<sup>26</sup> A/CN.9/510 号文件第 89 段表示担忧，认为运费的定义不完整，因为未指明负责支付运费的人。但是，据一致认为，定义的作用只是为了描述运费是什么，与运费相关的各种问题可以在其他地方处理。

<sup>27</sup> 第 1 款备选案文 A 以文书草案原有案文为基础。

<sup>28</sup> 工作组似宜审查文书草案中起句为“在服从于第……条/款的前提下”或“虽有第……条/款的规定”之类的所有条款，以评估在每个具体情况下这一从句是否必要或是否可以删除。为了前后一致起见，建议在进行这种审查时应带着这一唯一目的对整个文书加以考查。

<sup>29</sup> A/CN.9/526 号文件第 244 段指出，工作组暂时商定文书草案应涵盖任何种类的涉及海运段的多式联运，鉴于为了运输目的而使用的各种运输方式的相对重要性，没有必要再进一步加以区分。还商定第 3 条（现为第 2 条）草案可能需要重新草拟，以更好地反映运输的国际性应当根据运输合同加以评估。秘书处被要求编拟修订条文，提出可能的几种备选案文供今后届会继续讨论。但是，鉴于第 1.5 款（现为 1(a) 条）“运输合同”的定义，第 3.1 条(a)款和(b)款（现为第 2(1)条(a)款和(b)款）除可删去方括号中的词语外，其他案文似乎不必改动。

录是在一缔约国内签发的，或]<sup>30</sup>

(e) 运输合同规定本文书的规定或任何赋予本文书法律效力的国家的法律管辖该合同。

#### 第 1 款备选案文 B<sup>31</sup>

在服从于第 3 款 ~~3.3.1~~ 条的前提下，本文书各条款适用于收货地点和交货地点在不同国家的一切海上货物<sup>32</sup>运输合同，其条件是：

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

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

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

(d) [运输合同是在一缔约国内订立的或者合同细节声明运输单证或电子记录是在一缔约国内签发的，或]<sup>33</sup>

(e) 运输合同规定本文书的规定或任何赋予本文书法律效力的国家的法律管辖该合同。

1 之二 本文书还适用于海上航程前后的内陆水路运输以及收货地点至装货港和卸货港至交货地点的公路或铁路运输，但条件是在海上航程之前货物卸自陆运段运输所使用的运输工具。<sup>34</sup>

<sup>30</sup> 正如 A/CN.9/510 号文件第 34 段所述，工作组普遍认为，在现代运输实践中，合同缔结的地点与运输合同的履行几乎毫不相关，如果涉及的是电子商务，则该地点可能甚至难以或无法确定。

<sup>31</sup> 在 A/CN.9/526 号文件第 245-249 段中，讨论了文书草案与其他运输公约和国内立法之间的关系。在 A/CN.9/526 号文件第 250 段中，工作组指示秘书处需做的工作之一是将瑞典的提案视作一项备选案文而拟订措词，以澄清文书草案的第 3.1 款(现为第 1 款)(见 A/CN.9/WG.III/WP.26)。这项备选案文反映在备选案文 B 中。

<sup>32</sup> 如果工作组通过备选案文 B，则所使用的“海上货物”这些词语可能要求对第 1.5 款(现为第 1(a)条)“运输合同”的定义加以修正。

<sup>33</sup> 见以上注释 30。

<sup>34</sup> 工作组似宜审议本句第 1 款之二与第 83 条的关系。

### 第 1 款备选案文 C<sup>35</sup>

在服从于第 3 款 ~~3.3.1~~ 条的前提下，本文书各条款适用于收货地点和交货地点装货港和卸货港在不同国家的一切运输合同，其条件是：

- (a) 在运输合同或合同细节中指明的收货地点或装货港位于一缔约国境内，或
- (b) 在运输合同或合同细节中指明的交货地点或卸货港位于一缔约国境内，或
- (c) [实际交货的地点为运输合同或合同细节中指定的一个任选交货地点并且位于一缔约国境内，或]
- (d) [运输合同是在一缔约国内订立的或者合同细节声明运输单证或电子记录是在一缔约国内签发的，或]<sup>36</sup>
- (e) 运输合同规定本文书的规定或任何赋予本文书法律效力的国家的法律管辖该合同。<sup>37</sup>

~~2.3.2~~ 本文书规定的适用不考虑船舶、承运人、履约各方、托运人、收货人或任何其他利害关系方的国籍。<sup>38</sup>

~~3.3.3.1~~ 本文书的规定不适用于租船合同，[包运合同、批量合同或类似的协议]。

~~4.3.3.2~~ 虽有第 3 款 ~~3.3.1~~ 条的规定，但可转让运输单证或可转让电子记录是根据租船合同[包运合同、批量合同或类似协议]签发的，在该单证或该电子记录调整承运人和租船人之外的持单人之间关系之时并在此调整范围内，本文书的规定适用于该单证或该电子记录所证明包含的合同。

~~5.3.4~~ 合同规定未来货物运输将分批装运的，在第 1、2、3 和 4 款 ~~3.1、3.2 和 3.3~~ 条规定的范围内，本文书的规定适用于每一批运输。

<sup>35</sup> A/CN.9/526 号文件第 243 段所载的一项建议是文书草案应仅适用于海运段涉及跨国界运输的货物运输。根据这一建议，据称，运输全程中的陆运段是否涉及跨国界运输毫无关系。工作组注意到该建议，请秘书处准备拟订的修订草案中反映这一点，将之作为一项可能的备选案文，供今后一届会议继续讨论。备选案文 C 就是为了反映这种处理方式。但是，正如 A/CN.9/526 号文件第 243 段所述，普遍看法是，依照第 3 条（现为第 2 条）草案，运输的国际性不应从任何一种单一方式的运输段而是应从运输全程来评估，收货地点和交货地点必须在不同的国家。

<sup>36</sup> 见以上注释 30。

<sup>37</sup> 工作组还似宜考虑备选案文 C 增加第 1 款之二如下：“1 之二. 如果根据运输合同，货物只有部分途程经海上运输，则只有在下列情况下本文书才予适用：(a) 收货地点和装货港在同一个国家，(b) 卸货港和交货地点在同一个国家。”本项建议可能与第 4.2.1 项（现为第 8 条）相抵触。此外，正如以上注释 35 所述，工作组的普遍意见是，运输的国际性不应从任何一种单一方式的运输段而是应从运输全程来评估，收货地点和交货地点必须在不同的国家。

<sup>38</sup> 据建议，为了统一和避免疑虑，似宜还提及适用的法律（A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1 第 37 段）。

## 第2章. 电子通信<sup>39</sup>

### 第3条.

~~2.1~~ 一项电子记录的签发和随后的使用得到承运人和托运人明示或默示同意的，根据本文书应载入或载于运输单证的任何内容均可通过电子通信而不是通过该运输单证加以记录或传送。

### 第4条.

~~1.2.2.1~~ 可转让运输单证已签发的，而且承运人和持单人均同意以可转让电子纪录取代该单证的，

(a) 持单人应向承运人交出该可转让运输单证，签发一份以上的，应交出所有单证；并且

(b) 承运人应签发给持单人一份可转让电子纪录，其中包括一项关于为替代该可转让运输单证而签发该记录的声明，

该可转让运输单证随即失去效力。

~~2.2.2.2~~ 可转让电子纪录已签发的，而且承运人和持单人均同意以可转让运输单证取代该电子纪录的，

(a) 承运人应向持单人签发一份可转让运输单证，以取代该电子纪录，其中包括一项关于为取代该可转让电子纪录而签发该单证的声明；以及

(b) 一旦进行这种替代，该电子纪录即失去效力。

### 第5条.

~~2.3~~ 第 ~~20(1)、6.9.1、20(2)、6.9.2、20(3)、6.9.3、34(1)(b)和(c)、8.2.1(b)和(c)、10.2、10.4.2~~ 条中规定的通知和确认，第 ~~6.8.4.3~~ 条中的声明以及第 ~~37(1)(c)条~~ ~~8.3.1(e)~~ 中关于重量的约定，经发件人和收件人的明示或默示同意的，可使用电子通信作出，否则，必须采用书面形式。

### 第6条.

~~2.4~~ 使用可转让电子记录，须遵守承运人与托运人或与第 ~~1(p)2.2.1~~ 条<sup>40</sup>提及的持单人之间约定的程序规则。该程序规则应在合同细节中提及，并应包括下列方面的适当规定：

<sup>39</sup> 对本章的讨论推迟到今后对文书草案审议时。本章保留在其原来位置。但工作组在审议本章条文时，似宜考虑其在文书草案中的最适当位置。预计在这些讨论之后，本章还会有些改动。

<sup>40</sup> 这是对 A/CN.9/WG.III/WP.21 号文件所载文书草案原稿的更正，行文中本应提及第 1(p)条“可转让电子记录”的定义。

- (a) 该记录向下一持单人的转让，
- (b) 该记录的持有人能够证明其是该持单人的方式；以及
- (c) 以何种方式确认，
  - (一) 已向收货人交货；或
  - (二) 根据第 4(2)~~2.2.2~~或 49(a)(~~二~~)~~10.3.2(i)(b)~~条，该可转让电子记录业已失效。

### 第 3 章 4 条. 责任期

#### 第 7 条<sup>41</sup>

~~1.4.1.1.~~ 在服从于第 ~~94.3~~条的规定的的前提下，承运人根据本文书对货物的责任期，自承运人或履约方[接受待]运货物时起直到货物交付给收货人时止。

~~2.4.1.2.~~ 接收货物的时间和地点系指运输合同约定的时间和地点，此种合同未就此作出任何明确约定的，系指符合行业习惯、做法或惯例的时间和地点。运输合同中没有任何此种规定或没有习惯、做法或惯例的，接收货物的时间和地点系指承运人或履约方实际接管该货物的时间和地点。

~~3.4.1.3.~~ 交付货物的时间和地点系指运输合同中约定的时间和地点，此种合同未就此作出任何明确约定的，系指符合行业习惯、做法或惯例的时间和地点。运输合同中没有任何此种具体规定或没有此习惯、做法或惯例的，交付货物的时间和地点系指从根据运输合同承运这些货物的最后船舶或运输工具上卸货的时间和地点。

~~4.4.1.4.~~ 如果要求承运人在交货地点将货物交给当局或其他第三方，即根据交货地点适用的法律或条例，货物必须交给其而且收货人可向其提取货物的第三方，则此种移交将视为承运人根据第 3 款 ~~4.1.3~~条向收货人交付货物。

<sup>41</sup> 工作组似宜注意到 A/CN.9/510 号文件第 40 段，其中阐述了对第 7 条所采取的处理方式正反两方面各自的论点。

[第 8 条 ~~4.2.1~~ 海上运输之前或之后的运输<sup>42</sup>

1. 如果造成索赔或纠纷的货物灭失、损害或延迟交付完全发生在下列任一期间，即：

- (a) 自承运人或参与履约方收到货物时至货物装船时的期间；
- (b) 自货物卸离船舶时至货物交付给收货人时的期间；

而且，在此灭失、损害或延迟交付发生时有一项国际公约[或国内法]的规定，

(一) 依据其条文，其中的规定在此期间适用于承运人根据运输合同进行的一切或任何活动，[不论是否需要签发任何具体单证以适用该国际公约]，以及

(二) 其中的规定对承运人的责任、责任限制和诉讼时效作了明确规定，以及

(三) 其中的规定根本不能通过任何私下合同背离或不能在损害托运人利益的情况下背离，则此种规定在上文(三)指明的强制性范围内，应优于本文书的规定。]

[2. 第 8 条的规定不应当影响第 18(2)条 ~~6.7.1 条之二~~的适用。]<sup>43</sup>

[~~3.4.2.2~~ 第 ~~8.4.2.1~~ 条的适用无需考虑否则本应适用于运输合同的国内法。]

<sup>42</sup> A/CN.9/526 号文件第 250 段指出，工作组暂时商定保留第 4.2.1 款（现为第 8 条）的案文，作为解决文书草案与已生效的其他公约之间可能发生抵触的一种手段。秘书处被要求拟订一则关于公约冲突的条文，以便在可能的情况下插入文书草案第 16 条（现为第 18 章），还被要求将瑞典的提案视作一项备选案文拟订措词，以澄清第 3.1 款（现为第 2(1)条）。关于文书草案与国内法之间的关系所进行的意见交换，没有结果，工作组决定根据预期中的未来提案对这个问题进一步加以审议。但是，鉴于对国内法问题的支持程度，工作组请秘书处在第 4.2.1 款（现为第 8 条）案文中插入一段措词，提及国内法，并置于方括号内，以供今后进一步考虑。此外，关于第 3 条（现为第 2 条）的瑞典提案的案文和第 16 条（现为第 18 章）中的一则法律冲突条文，现都已插入文书草案，置于方括号中。

工作组还似宜考虑本条在文书草案中的位置是否合适，或是否应挪至另一章，例如也许是关于承运人责任的第 5 章。

<sup>43</sup> 在 A/CN.9/526 号文件第 264-266 段对如何处理未确定事发地的毁损所进行的讨论中，第 266 段指出，文书草案可能需要在第 4.2.1 项（现为第 8 条）下更清楚地反映关于已确定事发地的毁损的法律制度，在第 6.7.1 项（现为第 18(1)条）下反映关于未确定事发地的毁损的法律制度。工作组请秘书处在拟订文书的修订草案时，考虑到这两则条文前后更加一致的必要性。第 4.2.1 项与第 264 段所建议插在第 6.7.1 项（现为第 18(1)条）之后的新条文第 6.7.1 项之二（现为第 18(2)条）（其措词如下：“虽有第 6.7.1 项（现为第 18(1)条）的规定，承运人不能确定货物灭失或毁损是发生在海运段还是发生在海运之前或之后的运输阶段的，应适用关于不同运输部分的国际和国内强制性规定中所确定的最高赔偿限额。”）之间的“前后更加一致”，可通过增添所示第(2)款而得到实现。



第 94.3 条. 运输和货代混合合同<sup>44</sup>

1.4.3.1 当事各方可在运输合同中明确约定，货物运输的某一部分或几个部分，由承运人作为代理人安排另一承运人或几个承运人运输。

2.4.3.2 在此种情况下，承运人应以应有的谨慎选择其他承运人，按习惯和通常条款与该其他承运人订立合同，并采取一切合理措施使该其他承运人得以适当地履行合同。

第 4 章. 第 5 条. 承运人的义务第 10 条.

5.1—~~在服从于本文书规定的前提下并按照运输合同的条款，承运人应将货物[妥善地、谨慎地]运到目的地并将其交给收货人。~~<sup>45</sup>

第 11 条.

1.5.2.1—~~承运人应在第 74.1 条规定的责任期间并在服从于第 84.2 条前提下妥善地、谨慎地装载、搬移、积载、运输、保管、照料和卸载货物。~~<sup>46</sup>

[2.5.2.2—合同当事方可约定由托运人、控制方或收货人履行或代其履行第 1 款 5.2.1 条中所提及的某些职能。此种约定必须在合同细节中提及。]<sup>47</sup>

<sup>44</sup> 工作组似宜审议第 9 条在关于责任期的第 3 章中位置是否适当。

<sup>45</sup> A/CN.9/510 第 116 段中指出，工作组暂时同意保留目前草拟的第 5.1 款（现为第 10 条）的案文。与会者普遍认为，应在稍后阶段继续讨论 A/CN.9/510 第 113 至 116 段中提及的关切和措词建议。

<sup>46</sup> 如 A/CN.9/510 第 117 段所论及和第 119 段中所述，尽管有些与会者支持略去第 5.2.1 款（现为第 11(1)条），但是鉴于在《海牙规则》第 3(2)条等现行公约条款的类推规定方面的广泛经验，工作组还是暂时同意保留该条草案。工作组还同意，应对该条草案作进一步的研究，以评估第 5.2.1 款（现为第 11(1)条）与第 6 条草案（现为第 5 章）之间的相互影响和统一性，以及适用第 5.2.1 款（现为第 11(1)条）所述义务的责任期的各种可能定义的效果。工作组似宜注意到，第 5.2.1 项（现为第 11(1)条）中的用语似乎并未特别偏重海运方面，因此删除这些用语可能会导致其变成一项仅仅载明一般谨慎标准的条文。

<sup>47</sup> A/CN.9/510 第 127 段中指出决定将该条文放在方括号中，以表示工作组必须重新审议不负担装卸费用和不承担装卸及理仓和平仓费用条款的概念，包括这些条款与关于承运人的赔偿责任的条文之间的关系。工作组似宜审查以对第 10 和第 11(1)条所作的任何改变为基础的这一条文。

有与会者建议，应为工作组今后某一届会议编写有关不负担装卸费用（不负担装卸及理仓和平仓费用）条款实践的书面资料，以协助其进行审议。

第 12 条.

~~5.3~~

备选案文 A<sup>48</sup>

虽有第 ~~105.1~~、~~115.2~~ 和 ~~13(1)5.4~~ 条的规定，但如果货物已经或者有合理理由认为在承运人责任期内有可能对人身和财产构成威胁，或对环境构成非法的或不能接受的威胁，承运人可拒绝装载货物，或将货物卸下、销毁或使之不能造成损害，或采取其他合理的措施。<sup>49</sup>

备选案文 B

虽有第 105.1、115.2 和 13(1)5.4 条，但如果货物对生命或财产构成实际威胁，承运人可将货物卸下、销毁或使之不能造成损害。

第 13 条. 适用于海上航程的其他义务<sup>50</sup>

~~1.5.4~~ 承运人应<sup>51</sup>在开航之前、开始之时[和航行之中]<sup>52</sup>谨慎处理：

- (a) 使船舶适航[并保持]适航状态；
- (b) 妥善地配备船员，装备船舶和配备供应品；
- (c) 使货舱和其他载货处所包括由承运人提供的<sup>53</sup>用于装载货物的集装箱，

<sup>48</sup> 第 12 条的备选案文 A 依据的是文书草案的最初案文。

<sup>49</sup> A/CN.9/510 第 130 段中指出，工作组总的同意，第 5.3 款（现为第 12 条）的案文需要加以进一步改进。为用作备选案文 A 所代表的该项条文目前案文的一项替代案文，请秘书处拟订一项反映在备选案文 B 中的备选案文，该项备选案文应依据《汉堡规则》第 13 条中关于承运人在危险货物运输出现紧急情况时的权力的原则。工作组还同意，可能需要在第 7.5 款（现为第 29 条）范围内进一步讨论在此类情形中可能需向承运人或托运人提供赔偿的问题。

<sup>50</sup> 鉴于工作组中所表示的广泛支持，即文书草案的适用范围应为门到门而不是港到港（见 A/CN.9/526 第 239 段），有与会者认为，将文书草案中仅适用于海运的条款分离出来，可能有助于对文书草案进行结构调整。为此，以这一方式对文书草案的第 5 和第 6 条（现为第 4 和第 5 章，以及题为“关于海上[或其他可航行水域]运输的补充条文”的新的第 6 章”）进行了重组。

<sup>51</sup> 这是将强制性措词插入文书草案以便通篇采用统一办法的若干例子中的第一个。

<sup>52</sup> 如 A/CN.9/510 第 131 段中所述，工作组确认其大体上支持规定承运人在整个航程期间都有持续不断地做到应有的谨慎的义务，其办法是保留目前放在方括号中的词语“和航行之中”及“并保持”。不过，有与会者重申了以下关切，即将承运人的义务延伸到在整个航程中做到应有的谨慎会加重承运人负担，从而可能导致以较高运费形式转嫁相关的费用。

<sup>53</sup> 工作组似宜考虑是否应将“Where”改为“When”，因为集装箱的供应地无关紧要。

适于并能安全地收受、载运和保管货物[并且保持这种状态。<sup>54</sup>

~~[2.5.5~~虽有第 105.4、115.2 和 13(1)5.4 条的规定，承运人仍可在海运时~~[或在通过内河水运时]~~<sup>55</sup>牺牲货物，但是这种牺牲须是为共同安全或为保护同一海上航程中其他财产而合理作出的。<sup>56</sup>

## 第 5 章. ~~第 6 条.~~ 承运人的责任

### 第 14 条. ~~6.1~~ 责任基础<sup>57</sup>

#### 第 1 和第 2 款的备选案文 A<sup>58</sup>

~~1.6.1.1~~如果货物的灭失、损坏或迟延交付发生于第 3 章 4 条所界定的承运人责任期间，则承运人对此种灭失、损坏或者迟延交付造成的损失须应负赔偿责任，除非承运人能证明该灭失、损坏或迟延交付既非其本人也非第 15(3)6.3.2(a) 条所指任何人的过失造成的。<sup>59</sup>

<sup>54</sup> A/CN.9/510 第 136 段中指出，工作组同意第 5.4 款(现为第(1)款)的现行案文是继续其审议的一个可行的根据。工作组注意到就该条文草案提出的各种建议。工作组总的同意，需要根据其他单式运输公约中的类似或可比条款对该条文草案作进一步的审议。

<sup>55</sup> 如果按案文中所建议的那样将本款放在“适用于海上航程的补充义务”这一标题之下，这一短语将变得多余。

<sup>56</sup> A/CN.9/510 第 143 段中指出，工作组中赞成删除该项的人和倾向于将其保留但对其实质内容作进一步审议的人之间存在着分歧。工作组决定将该条草案放在方括号中。

<sup>57</sup> 一旦工作组就第 1 和第 2 款被看好的备选案文作出决定，可能最好是将第 1、第 2 和第 3 款分成单独条款。

<sup>58</sup> 第 1 和第 2 款的备选案文 A 依据的是文书草案的最初案文。

<sup>59</sup> (a) A/CN.9/525 第 34 段中指出，与会者表示十分支持第 6.1 款(现为第 14 条)的实质内容。A/CN.9/525 第 34 段中还提到工作组请秘书处适当考虑到会上表达的各种意见和建议的情况下编写一份修订草案。如本条脚注的其余部分中以及下文脚注 61 至 66 中所述，提交了第 6.1.1 项和第 6.1.3 项(现为第 1 和第 2 款)的备选案文 B 和 C 作为对所表示的意见和建议的可能解决办法。

(b) A/CN.9/525 第 31 段中提到以下建议，即第 6.1.1 项(现为第 14(1)条)在实质内容上更接近于《海牙-维斯比规则》第 4.2(q)条中采取的办法，而不是更接近于《汉堡规则》第 5.1 条中采取的办法，后者要求承运人证明其受雇人或代理人已采取一切合理的措施来避免过失的发生及其后果。不过，也有一些与会者批评说，提及“第 4 条(现为第 3 章)中界定的承运人的责任期”会使承运人在相当大程度上限制其赔偿责任，因为正如 A/CN.9/510 第 40 段中所指出的那样，有人对第 7 条中采取的办法表示某些保留意见，根据这种办法，收货和交货的准确时刻是各方当事人之间的合同安排问题，或者是通过参照习惯或惯例加以决定的事项。

(c) 如 A/CN.9/525 第 31 段中所进一步指出的那样，有与会者对为什么认为有必要偏离《汉堡规则》中所使用的措词提出一些关切。有与会者认为，之所以采用不同于《海牙规则》和《汉堡规则》的措词，是为了增进和提供更大的确定性(例如，这里的确定性是就承运人的赔偿责任须以推定过失为依据而言，这一点需要借助《汉堡规则》制定人采用的共同理解来

[6.1.2<sup>60</sup>]

2.6.1.3<sup>61</sup>虽有第1款6.1.1条的规定，但承运人证明其遵守了第4章第5条项<sup>62</sup>下的承运人义务并证明货物的灭失或损坏以及迟延交付[完全]<sup>63</sup>是由于下列事件之一造成的，[在无相反的证据的情况下，应推定承运人或一履约方的过失并未造

澄清)。相反意见认为，把《海牙规则》和《汉堡规则》中的不同措词合并起来反而会增加不确定性，因为不清楚如何解释这一条文。鉴于意见相左，而且没有证据表明其中一种意见胜于另一种意见，因此似乎不可能在案文中同时反映这些意见。

(d) A/CN.9/525 第 31 段中提出了一项建议，即应当简化赔偿责任的依据，取消应有的谨慎这一标准，而代之以对船舶本身的使用而产生的赔偿责任。采纳这一建议，势必采取极为严格的（即使不是客观的）赔偿责任标准。鉴于 A/CN.9/525 第 31 段中表示支持对承运人提出基于过失的赔偿责任要求，所建议的更改似乎与大多数人的意见相抵触。

(e) A/CN.9/525 第 32 段认为，虽然在关于其他运输方式的文书（如《铁路运输公约》）中采用了更高的赔偿责任标准，但在海运方式中采用更高的标准是不会被接受的。为此与会者表示支持在第 6.1 款（现为第 14 条）之外增添一些内容，例如第 5 条草案（现为第 4 章）中阐明承运人的积极义务。这一建议看来得到工作组的支持，应当予以考虑。

(f) 备选案文 A 中提出的最初案文未在文书草案第 5 条（现为第 4 章）与第 6 条（现为第 5 章）之间确立明确的联系，即第 5 条（现为第 4 章）中确定的对义务的违反（以及举证责任的分担）与承运人根据第 6 条（现为第 5 章）所承担的赔偿责任之间的明确联系。有与会者建议确立这种联系。

(g) A/CN.9/525 第 32 段中指出，如果在门到门的基础上适用文书草案，那么与单式陆运公约（例如《铁路运输公约》和《公路货运公约》）发生冲突在所难免，因为这两个公约都对承运人规定了更高的赔偿责任标准。但有与会者认为，如果在第 6.4 款（现为第 16 条）中采用适当的措词并采用对履约承运人使用的措词，是有可能减少这种冲突的。总的来看，对于门到门运输中采用的赔偿责任缺省规则应以较低的海运标准为依据而不是以更为严格的陆运标准为依据，尚有疑问。

<sup>60</sup> 已移至标题为“关于海上[或其他可航行水域]运输的补充条文”的新的第 6 章（现为第 5 章）。见上文脚注 50。

<sup>61</sup> A/CN.9/525 第 45 段指出，请秘书处在拟订该条文未来的草案时考虑到 A/CN.9/525 第 38 至 44 段中所述建议、意见和关切。第 39 段中指出，普遍看法认为应保留这一条文。本案文试图考虑到 A/CN.9/525 第 40 至 43 段中提到的工作组的意见和建议。

<sup>62</sup> A/CN.9/525 第 42 段提及了以下关切，即第 6.1.3 项（现为第(2)款）的起始语并未充分论及承运人已证明第 6.1.3 项（现为第(2)款）所列一项事件，但迹象表明船舶当时可能不适合航行的情形。另见上文脚注 59 中第 6.1 款（现为第 14 条）项下的评论。

<sup>63</sup> A/CN.9/525 第 42 段中建议，应在该项中添加“完全”一词，特别是如果将所列举的事件作为免除责任的情形处理的话。

成[或促成]<sup>64</sup>此种灭失、损坏或迟延交付]<sup>65</sup> [承运人对此种灭失、损坏或迟延交付将不承担赔偿责任，但有证据证明其有过失或某一履约方有过失的除外]。<sup>66</sup>

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

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

(c)↔ 托运人、控制方或收货人的作为或不作为；

(d)↔ 罢工、关厂、停工或劳工管制；

[~~(e)~~...<sup>67</sup>； ]

(e)↔ 由于货物固有品质、缺陷或瑕疵而造成的体积或重量的损耗或其他任何灭失或损害；

(f)↔ 包装或标记欠缺或存在缺陷；

(g)↔ 通过应有的谨慎而无法发现的潜在缺陷；

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

(i)↔ 承运人或履约方在货物对人身、财产或环境造成危害或被牺牲时根据第 ~~12.3~~ 和 ~~13(2)5.5~~ 条赋予之权力的作为；

[~~(十一)~~...<sup>68</sup>； ]

#### 第 1 和第 2 款的备选案文 B:

##### 1. 承运人证明以下各点，可免除其赔偿责任：

(一) 其遵守了其在第 13.1 条下的义务[或者其虽未能遵守这种义务但并未造成[促成]<sup>69</sup>灭失、损坏或迟延交付]，及

<sup>64</sup> A/CN.9/525 号报告第 42 段还建议删除“或促成”这几个字，特别是如果将所列举的事件作为免除责任的情形处理的话。

<sup>65</sup> 这是第一项以 A/CN.9/525 第 41 和第 42 段中建议的“推定法”为依据的替代案文。

<sup>66</sup> 如 A/CN.9/525 第 41 段中所述，这是第二项以传统的免除责任制度为依据的替代案文，但须提供承运人有过失的证明。

<sup>67</sup> 已移至标题为“关于海上[或其他可航行水域]运输的补充条文”的新的第 6 章。见上文脚注 50。

<sup>68</sup> 已移至标题为“关于海上[或其他可航行水域]运输的补充条文”的新的第 6 章。见上文脚注 50。

<sup>69</sup> 见上文脚注 64。

(c) 灭失、损坏或迟延交付既非其本人的过失，也非其受雇人或代理人的过失所造成[或促成]，<sup>70</sup>或

证明灭失、损坏或迟延交付是由于下列事件之一造成的：

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

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

(c)↔ 托运人、控制方或收货人的作为或不作为；

(d)↔ 罢工、关厂、停工或劳工管制；

[~~(五)~~…<sup>71</sup>； ]

(e)↔ 由于货物固有品质、缺陷或瑕疵而造成的体积或重量的损耗或其他任何灭失或损害；

(f)↔ 包装或标记欠缺或存在缺陷；

(g)↔ 通过应有的谨慎而无法发现的潜在缺陷；

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

(i)↔ 承运人或履约方在货物对人身、财产或环境造成危害或被牺牲时根据第 ~~12.3~~ 和 ~~13(2)5.5~~ 条赋予之权力的作为；

[~~(十一)~~…<sup>72</sup>； ]

然而，托运人证明承运人的过失或其受雇人或代理人的过失造成了[或促成了]<sup>73</sup>  
这种灭失、损坏或迟延交付的，承运人应承担赔偿责任。

#### 第 1 和第 2 款的备选案文 C

1. 货物的灭失、损坏或迟延交付发生于第 3 章 4 条所界定的承运人责任期间的，承运人对此种灭失、损坏或者迟延交付造成的损失应负赔偿责任。

<sup>70</sup> 同上。

<sup>71</sup> 已移至标题为“关于海上[或其他可航行水域]运输的补充条文”的新的第 6 章。见上文脚注 50。

<sup>72</sup> 已移至标题为“关于海上[或其他可航行水域]运输的补充条文”的新的第 6 章。见上文脚注 50。

<sup>73</sup> 见上文脚注 64。

2. 承运人能证明该灭失、损坏或迟延交付既非其本人也非第 15(3)6.3.2(a)条所指任何人的过失造成[或促成]<sup>74</sup>的，则根据第 1 款，该承运人不承担赔偿责任。

2 之二. 承运人证明货物的灭失或损坏以及迟延交付[完全]<sup>75</sup>是由于下列事件之一造成的，应推定此种灭失、损坏或迟延交付既非承运人的过失也非第 15(3)条所指任何人的过失所造成。

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

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

~~(c)~~ 托运人、控制方或收货人的作为或不作为；

~~(d)~~ 罢工、关厂、停工或劳工管制；

[~~(五)~~...<sup>76</sup>；]

~~(e)~~ 由于货物固有品质、缺陷或瑕疵而造成的体积或重量的损耗或其他任何灭失或损害；

~~(f)~~ 包装或标记欠缺或存在缺陷；

~~(g)~~ 通过应有的谨慎而无法发现的潜在缺陷；

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

~~(i)~~ 承运人或履约方在货物对人身、财产或环境造成危害或被牺牲时根据第 ~~12.3~~ 和 ~~13(2)5.5~~ 条赋予之权力的作为；

[~~(十一)~~...<sup>77</sup>；]

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

<sup>74</sup> 见上文脚注 64。

<sup>75</sup> 见上文脚注 63。

<sup>76</sup> 已移至标题为“关于海上[或其他可航行水域]运输的补充条文”的新的第 6 章。见上文脚注 50。

<sup>77</sup> 已移至标题为“关于海上[或其他可航行水域]运输的补充条文”的新的第 6 章。见上文脚注 50。

~~3.6.1.4 [如果货物的灭失、损坏或迟延交付，部分是由于承运人可免责的事项<sup>78</sup>造成的，部分是由于承运人须负责的事项造成的，除非承运人能够证明具体一部分损失是由其可免责的事项造成的并以此为限，否则承运人对所有灭失、损坏或迟延交付负赔偿责任，]~~

~~[如果货物的灭失、损坏或迟延交付，部分是由于承运人可免责的事项造成的，是由于承运人须负责的事项造成的，则承运人~~

~~——(a) 对于经寻求赔偿的当事方证明是由承运人须负责的一个或多个事项造成的灭失、损坏或迟延交付，应在此范围内负赔偿责任；及~~

~~——(b) 对于因承运人可以免责的一个或多个事项造成的灭失、损坏或延迟交货不负责任。~~

~~如果不存在据以确定全部责任分摊比例的证据，则承运人对全部灭失、损坏或延迟交货承担一半责任。]~~<sup>79</sup>

[6.2 赔偿额的计算<sup>80</sup>]

<sup>78</sup> 如 A/CN.9/525 第 55 段所述，有与会者对“事件”的性质模棱两可表示困惑，不明白其究竟是限于“原因”，还是限于第 6.1.3 项（现为第 2 款）中所列举的各种推定。

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

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

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

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

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

<sup>80</sup> 根据 A/CN.9/525 第 60 段中的建议，第 6.2 款（现为第 17 条）移至第 6.4 条（现为第 16 条）之后，以确保其与第 6.7 款（现为第 18 条）的关系更紧密。



## 第 15 条 ~~6.3~~ 履约方的责任<sup>81</sup>

### 1. ~~6.3.1~~—(a) 第 1 款备选案文 A<sup>82</sup>

履约方受本文书规定的有关承运人的义务和责任的约束，并有权(a)↔在其掌管货物的时期内；和(b)↔在其参与履行运输合同中期待的任何活动的任何其他时间内，享有本文书规定的有关承运人的权利和免责。

<sup>81</sup> 如 A/CN.9/525 第 64 段所述，与会者商定应保留第 6.3 款（现为第 15 条），但需在考虑到所表示的关切的情况下修订其案文并考虑当文书草案最终在门到门基础上适用时是否需要作进一步的修改。

随后对第 64 段总结的“关切”进行了分析，目的是确定在编拟修订案文时可能考虑的内容。

(b) 有与会者表示了这样一个关切，即把履约方包括在内是一条新型规则，它提出了针对一当事方的直接诉讼权，虽然货物权益方与该当事方并无契约关系。有与会者力辩说，应当避免这种创新，因为它有可能造成严重的实际问题。与会者对 A/CN.9/WG.III/WP.21 号文件第 94 段所说的履约方对过失不负赔偿责任发表了不同的看法。在这方面，有与会者争辩说，履约方对过失不负赔偿责任属于国内法事项，本文书并没有触及。由于工作组决定保留这一条文，无法考虑上述关切。

(c) 另据认为，并不清楚可以在什么情形下使履约方负赔偿责任。据说，即使看起来灭失或毁损对履约方来说必须是“可确定地点的”（即灭失或毁损必须在货物由履约方保管时发生），但将如何处理这一问题上的举证责任尚不清楚。有与会者认为，一种解释可以要求，履约方应当证明发生灭失或毁损时货物并非由该当事方保管。举证责任应该由索赔人承担，这一点应予阐明。第 6.3.1(a)项（现为第 15(1)条）的拟议备选案文为消除这种关切作出了努力。

(d) 另有人建议，虽然第 6.3.4 项（现为第 15(6)条）规定多人负有连带责任，但它并没有指明应如何确定这些当事方之间的求偿诉讼。考虑到这些有关的当事方之间并非总具有合同关系，这一点就特别模棱两可。然而，有的与会者认为，似宜避免就负有连带责任的当事方之间的求偿诉讼作出规定。《海牙—维斯比规则》（第 4 条之二）及《汉堡规则》（第 7 条）均未对此作出规定。

(e) 出于这些原因，在 A/CN.9/525 第 64 段中，有的与会者建议，应当删除第 6.3 款（现为第 15 条）和第 1 条草案中“履约方”的定义，或者采取另一种做法，即应当澄清这项建议以确保它仅限于“实际”履约方。会上对将第 6.3 款（现为第 15 条）的范围限制为“实际”履约方表示支持。在这方面，有人建议应当删除第 6.3.2(a)项（现为第 3(b)款）中“或承诺履行”字样。然而，文书草案第 1.17 款（现为第 1(e)款）中“履约方”的现行定义明确指出，履约方系实际履行承运人任何责任的当事方，因此，似不必对该条文作任何改动。

(f) 应予指出的是，在 A/CN.9/526 第 251 至 255 段中，在讨论文书适用范围时，工作组还审议了对履约方的处理方法。如 A/CN.9/526 第 256 段所述，与会者一致认为，文书草案规定的对履约方的处理问题是一个事关整个文书的重大问题，并将有助于解决把强制性国家法律纳入第 4.2.1 项（现为第 8 条）等其它问题。由于预计将就该问题提出一个经过改进的书面建议，因此现阶段无法做出明确的最后决定或临时决定。该建议现载于 A/CN.9/WG.III/WP.34。工作组似宜根据这一建议审议对履约方的处理问题以及该建议中所述其他问题。

<sup>82</sup> 第 1 款备选案文 A 立足于文书草案的最初案文。

## 第 1 款备选案文 B

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

(a)↔ 在其掌管货物的期间内；或

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

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

2.——(b) 承运人同意承担根据本文书承运人必须承担之责任以外的责任的，或同意其对迟延交付，或货物的灭失或损坏或与货物有关的损失或损坏所承担的赔偿责任应高于第 16(2) 6.4.2、第 24(4) 6.6.4 和第 18 6.7 条所规定的限额的，履约方不应受该协议的约束，除非履约方明确同意接受这类责任或这类限额。

3.——6.3.2 (a) 在服从第~~6.3.3 条~~ 5 款的前提下，承运人应对下述各方的作为和不作为负责

(a)↔ 任何履约方，以及

(b)↔ 其他任何根据承运人的请求或在承运人的监督或控制下，直接或间接地履行或负责履行运输合同下承运人任何职责的人，包括履约方的分包商和代理人，就如同这种作为或不作为系其本人所为。承运人仅对履约方或其他人的在其合同、雇用或代理范围内的作为或不作为承担本条规定的责任。

4.——(b) 在服从第~~6.3.3 条~~ 第 5 款的前提下，如果履约方将承运人根据运输合同的任何职责委托任何其他人履行，包括其分包商、雇员和代理人，则应对该任何其他人的作为和不作为负责，就如同这类作为或不作为系其本人所为。履约方仅对相关人士在其合同、雇用或代理的范围内的作为或不作为承担本条规定的责任。<sup>83</sup>

5.6.3.3 对第 3 和 4 款~~6.3.2 条~~提及的承运人以外的任何人提起诉讼，该人能够证明其系在其合同、雇用或代理的范围内行事的，应享有本文书项下承运人享有的抗辩权以及责任限制等权利。

6.6.3.4 对货物的灭失、损坏或迟延交付负有责任者不止一人的，此等人应承担连带责任，但以第~~166.4、246.6 和 186.7~~条所规定的限额为限。

7.6.3.5 在不影响第 19 条~~6.8 条~~规定的情况下，所有此等人的累计赔偿责任不应超过本文书所规定的赔偿责任总限额。

<sup>83</sup> 作此改正是为了反映第 6.3.2(a)和第 6.3.3（现为第 3、4 和 5 款）中使用的措词。

## 第 16 条. ~~6.4~~ 迟延<sup>84</sup>

~~1.6.4.1~~ 未在明确约定的时间内[,或者无此类约定时、未能在一个谨慎的承运人考虑了合同条款、运输特点以及航行情况后被合理期待的时间内]在运输合同所规定的目的地交付货物,为迟延交付。

~~2.6.4.2~~ 如果迟延交货造成的损失并非因所运送货物的灭失或损坏而产生,因而在第 ~~176.2~~ 条所调整的范围内,则对这类损失的赔偿限额应为[被迟延交付货物应付运费的……倍]。根据本条及第 ~~18(1)6.7.1~~ 条的赔偿总额不得超过相应货物全损时根据第 ~~18(1)6.7.1~~ 条确定的限额。

[6.5 绕航<sup>85</sup>]

[6.6 舱面货<sup>86</sup>]

## 第 17 条. ~~6.2~~ 赔偿额的计算<sup>87</sup>

~~1.6.2.1~~ 承运人对货物的灭失或损坏负有责任的,在服从于第 ~~186.7~~ 条的前提下<sup>88</sup>,应参照运输合同中规定的交货地和交货时货物的价值计算承运人对货物的灭失或损坏应支付的赔偿额。

~~2.6.2.2~~ 货物的价值应根据商品交易所的价格确定,没有此种价格的,应根据其市场价格确定,没有商品交易所价格或市场价格的,应参照交货地同种类和同质量货物的通常价值确定。

~~3.6.2.3~~ 货物发生灭失或损坏的,除第 ~~6.4~~ 条另有规定外<sup>89</sup>,承运人不应对超出第 ~~16.2.1~~ 和第 ~~2 款 6.2.2~~ 条所规定的任何赔偿额负有责任,承运人和托运人同意在第 88 条的范围内以不同方式计算赔偿额的除外<sup>90</sup>。

<sup>84</sup> 如 A/CN.9/525 第 70 段所述,工作组商定,将按目前的措词保留第 6.4 款(现为第 16 条)的案文,供以后阶段继续讨论。

<sup>85</sup> 移至“关于海上[或其他可航行水域]运输的补充条文”标题下的新的第 6 章。见上文脚注 50。

<sup>86</sup> 移至“关于海上[或其他可航行水域]运输的补充条文”标题下的新的第 6 章。见上文脚注 50。

<sup>87</sup> 见上文脚注 80。

<sup>88</sup> A/CN.9/525 第 60 段指出,赔偿额的计算的条文与责任限制的条文之间是有联系的。

<sup>89</sup> 由于第 6.4 款(现为第 16 条)仅涉及经济损失,带删除线的词语似是多余的。

<sup>90</sup> 还就 A/CN.9/525 第 57 至 59 段而言,这一句的目的是列入使赔偿额的计算标准化的一则条文,此类计算应考虑到运输合同中所述各当事方的意图。如 A/CN.9/525 第 58 段所述,有的与会者建议,间接损害赔偿是否应包括在应支付赔偿中应当取决于当事方的意图。

第 18 条. 6.7 责任限制<sup>91</sup>

~~1.6.7.1~~ 在服从于第 ~~16(2)6.4.2~~ 条的前提下，承运人对货物或与货物有关的灭失或损坏或有关的损失或损坏的赔偿责任限额，按照货物的件数或者其他货运单位计算，每件或每个其他货运单位[……]个记帐单位，或按照灭失或损坏货物的毛重计算，每公斤[……]个记帐单位，以二者中赔偿限额较高者为准，但是托运人在货物装运前已申报其性质和价值并在合同细节中载明的，[或承运人与托运人已另行约定高于本条所规定赔偿责任限额的]除外。<sup>92</sup>

~~2. 6.7.1 之二~~ 虽有第 ~~16.7.1~~ 款，但承运人无法确定货物是在海运期间还是在海运前后的运输期间灭失或损坏的，应适用管辖不同运段的国际和国内强制性规定中的最高赔偿责任限额。<sup>93</sup>

~~3.6.7.2~~ 使用集装箱载运货物的，合同细节中载明装于该集装箱内货物的件数或货运单位应视为前条所指的货物件数或货运单位。未载明的，则该集装箱中的货物视为一个货运单位。

<sup>91</sup> A/CN.9/525 第 85 段称，工作组决定在文书草案中保留第 6.7 款（现为第 18 条）整个案文。以便在日后继续讨论。工作组在第十一届会议期间讨论了文书的适用范围，并结合这一讨论还讨论了责任限制问题。如 A/CN.9/526 第 257 至 263 段所述，有些与会者就责任限制提出了若干建议，但秘书处现阶段未收到任何指示。然而，如 A/CN.9/526 第 257 段所述，得到与会者普遍赞同的意见是，在目前讨论阶段，不应试图就本条文项下赔偿责任限额的具体数额达成一致意见，文书草案应就责任限额制定迅速修改的程序。

<sup>92</sup> 如 A/CN.9/526 第 259 段所述，工作组回顾到，在就任何强制性规定究竟应是单方面的强制性规定还是双方面的强制性规定作出决定之前将第 6.7.1 项（现为第 1 款）最后一句置于括号内，工作组暂时商定应删除方括号。

工作组还似宜考虑有关第 1 款的下述备选措词：

“在服从于第 ~~16(2)条第 6.4.2~~ 条的前提下，承运人对货物或与货物有关的灭失或损坏或有关的损失或损坏的赔偿责任限额，按照货物的件数或者其他货运单位计算，每件或每个其他货运单位[……]个记帐单位，或按照灭失或损坏货物的毛重计算，每公斤[……]个记帐单位，以两者中赔偿限额较高者为准，然而，托运人在货物装运前已申报其性质和价值并在合同细节中载明的，[或承运人与托运人已另行约定高于本条所规定赔偿责任限额的]，应付赔偿额限于此类限额。”工作组似宜指出，如果采用第 88 条，所添加的该备选案文最后一句可能是多余的，因此应根据第 88 条重新评价这一句。工作组似宜考虑应该用来确定此类限额的方法有可能是使用统计数据的方法。

<sup>93</sup> 而且，在讨论与处理不能确认发生地的损坏有关的问题时，工作组在 A/CN.9/526 第 264 段提出并在第 267 段获得采纳的一个建议是，在置于方括号内的第 6.7.1 项（现为第 1 款）后添入本款。该款现为第 2 款。

下述规定为第 2 款的若干不同的备选案文：“虽有第 1 款的规定，但如果承运人无法确定货物是在海运期间还是在[海运前后的运输期间][第 8(1)(a)和(b)条所涉任一期间]灭失或损坏的，则应适用[管辖不同运段的][国际][和国内强制性条文][或][根据第 8 条可予以适用的][管辖当事方之间就涉及一种运输方式的每一运输段而订立的任何合同][适用于就该运输方式订立具体合同的][国内法]中的最高赔偿责任限额。”

~~4.6.7.3~~ 本条节所称计算单位系国际货币基金组织定义的特别提款权。本节所规定的特别提款权数额应根据缔约国本国货币在判决之日或当事人协议之日的价值折算成该本国货币。缔约国系国际货币基金组织的成员国的，缔约国本国货币与特别提款权的换算按国际货币基金组织在上述换算和交易之日实行的换算方式计算。缔约国不是国际货币基金组织的成员国的，缔约国的本国货币对特别提款权的比价，按该国确定的方式计算。

#### 第 19 条 ~~6.8~~ 责任限制权的丧失

索赔人能够证明货物或者与货物有关的迟延交付、灭失或损坏是由于责任限制请求人[本人]<sup>94</sup>的故意或明知可能造成损失而轻率地作为或不作为所造成的，承运人或第 15(3)和(4)~~6.3.2~~一条提及的任何人无权根据本文书第[16(2)~~6.4.2~~]、24(4)~~6.6.4~~和 18~~6.7~~条，[或根据运输合同]的规定限制其赔偿责任。

#### 第 20 条 ~~6.9~~ 灭失、损坏或迟延交付的通知

~~1.6.9.1~~ 如无相反证据，~~再应~~推定承运人已按照合同细节中有关货物的记载交付了货物，除非[收货人或代表收货人行事的人]<sup>95</sup>在交货前或交货时或在灭失或损坏不明显的情况下在交货后三个工作日[合理时间][交货地]\_\_\_\_[工作日][连续……天]<sup>96</sup>内将载明此种货物[或与货物有关]<sup>97</sup>的灭失或损坏状况的通知<sup>98</sup>交给承运人或实际交付货物的履约方。收货人和承运人或被索赔的履约方对货物进行过联合检验的，无须就联合检验<sup>99</sup>所查明的灭失或损害提交这类通知。

~~2.6.9.2~~ 除非这类损失的通知<sup>100</sup>在交货后连续 21 天内交给被索赔人，否则无须根据第 16~~6.4~~条承担任何赔偿责任。

<sup>94</sup> 如 A/CN.9/525 第 92 段所述，在对该条文进行初步讨论期间，工作组注意到会上发表的意见和建议，并决定在文书草案中保留第 6.8 款（现为第 19 条）的案文，以便在日后继续讨论。然而，如 A/CN.9/526 第 260 和 261 段所述，在就主张责任限制权者的“本人作为或不作为”的提法进行讨论以后，工作组商定将“本人”一词置于方括号内，供以后继续讨论。

<sup>95</sup> 同上。

<sup>96</sup> A/CN.9/525 第 95 段指示秘书处将“三个工作日”置于方括号内，同时提及其他可能的备选案文。

<sup>97</sup> 根据 A/CN.9/525 第 97 段中的评注，“或与货物有关的”这几个词被置于方括号内，并添加了“收货人或代表收货人行事的人”这几个词。此类评注可能未获得足够的支持。

<sup>98</sup> A/CN.9/525 第 94 段指示秘书处在拟订案文的修订草案时应当考虑到对书面通知的普遍支持并顾及电子通信。文书草案第 2.3 款（现为第 5 条）称，尤其是第 6.9.1 项（现为第 1 款）中规定的通知可使用电子通信作出；否则，必须采用书面形式。

<sup>99</sup> A/CN.9/525 第 95 段建议在民法环境中，“同时检查”或“对立检查”可能更加适宜。

<sup>100</sup> 工作组似宜考虑是否应添加表明该损失应限于迟延损失的措词。

~~3.6.9.3~~ 向交付货物的履约方提交本章所指的通知，其效力应等同于将该通知交给承运人，向承运人提交通知，其效力应等同于把通知交给交付货物的履约方。

~~4.6.9.4~~ 关于任何实际的或可能面临的灭失或损坏，索赔或纠纷的当事方必须为检查和清点货物相互提供一切合理的便利及[有助于][必须提供]查询与货物运输有关的记录和文件的便利。<sup>101</sup>

#### 第 21 条. ~~6.10~~ 非合同性索赔

就货物运输合同所涉及的货物或与该货物有关的灭失或损坏及~~迟延交付~~此类货物<sup>102</sup>而对承运人或履约方提出的任何诉讼，均可适用本文书规定的抗辩和赔偿责任限制以及承运人的义务，而不论该诉讼是基于合同、侵权还是基于其他理由。

### 第 6 章. 关于海上[或其他可航行水域]运输的补充条文<sup>103</sup>

#### 第 22 条. 承运人的责任<sup>104</sup>

##### 备选案文 A<sup>105</sup>

~~1.6.1.2~~ [虽有第 ~~14(1)6.1.1~~ 条的规定，承运人对于下列原因造成和产生的灭失、损坏或迟延不应负责任：

(a) ~~船长、船员、引水员或承运人的其他受雇人在驾驶和管理期间船舶上的行为、疏忽或不履行义务；~~

(b) [船上发生的火灾，除非火灾系由承运人的过失或私谋所造成。]<sup>106</sup>

<sup>101</sup> A/CN.9/525 第 100 段指出，该条文还应包括提及提供便利查询与货物的运输有关的记录和文件。置于方括号内的词句表明有两种备选办法：第一种备选办法是将便利查询与提供“合理的便利”的义务联系在一起，第二种备选办法是将两者分开，并且不适用合理性这一概念。

<sup>102</sup> A/CN.9/525 第 102 段注意到，与会者普遍支持将提及交货方面的延误包括在内。

<sup>103</sup> 正如上文脚注 50 指出的，考虑到工作组普遍支持文书草案的适用范围应该是门到门，而不港到港（见 A/CN.9/526 第 239 段），有的与会者认为，将文书草案中仅适用于海运的条文分开可能有助于文书草案的重新编排。因此，已对最初草案中第 6 条（现为第 5 章）的下述条文的位置作了变动，一并列在本标题下：关于责任基础的第 6.1.2 项（现为第 22 条）及第 6.1.3 项的有关部分（现也为第 22 条），关于绕航的第 6.5 款（现为第 23 条），及关于舱面货的第 6.6 款（现为第 24 条）。

<sup>104</sup> 如果采用第 14(1)和(2)条的备选案文 B 或备选案文 C，工作组似宜重新审查这一条，以便在转换推定方面采取前后一致的做法。

<sup>105</sup> 第 22 条备选案文 A 是以文书草案最初案文为基础的。

<sup>106</sup> 鉴于 A/CN.9/525 第 36 段和 37 段中的下述意见，第 6.1.2(a)项已予删除，即，与会者普遍认为，从管辖海上运输货物的国际制度中取消此种除外情形，将是朝着国际运输法的现代化和

2.6.1.3 之二 第 14 条也应适用于下述事件：

- (a)~~(#)~~ 海上救助或试图救助人命或财产；及  
 [(b)~~(#=>)~~ 海上或其他可航行水域的风险，危险和事故；]

备选案文 B

6.1.2[虽有第 ~~14(1)~~6.1.1 条的规定，承运人对于下列原因造成和产生的灭失、损坏或迟延不应负责任：—

——(a) ~~船长、船员、引水员或承运人的其他受雇人在驾驶和管理期间船舶上的行为、疏忽或不履行义务；—~~

——(b) ~~[船上发生的火灾，除非火灾系由承运人的过失或私谋所造成。]~~<sup>107</sup>

6.1.3 之二 第 14 条也应适用于下述事件：

- (a)~~(#)~~ 海上救助或试图救助人命或财产；  
 [(b)~~(#=>)~~ 海上或其他可航行水域的风险，危险和事故；][及]  
 [(c)~~(#)~~ 船上发生的火灾，除非火灾系由承运人的过失或私谋所造成；]<sup>108</sup>

第 23 条. 6.5 绕航

1. (a) 承运人对因海上救助或试图救助人命[或财产]<sup>109</sup>而发生的绕航<sup>110</sup>[或其他任何[合理]绕航]<sup>111</sup>所造成的灭失、损坏或迟延交付不负责任。

统一方向迈出的一个重要步骤。与会者还强调，这一步骤可能对确定门到门运输的国际规则至关重要。一个与此有关的看法认为，虽然可能难免要取消基于航行偏差的一般除外情形，但在今后就所谓的“一揽子赔偿责任”（即适用于各有关参与方的赔偿责任的各个方面）作出最后决定之前，还是应当把(a)项保留在方括号内。但是，经过讨论，工作组决定删除(a)项。根据 A/CN.9/525 第 37 段中工作组的决定，已将第 6.1.2(b)项（现为第 22(1)条）保留在方括号内。

A/CN.9/525 第 43 段指出，有的与会者建议如果保留关于船舶火灾的规定，就应将该规定从第 6.1.2 项移至第 6.1.3 项（这两项现均载于第 22 条）。备选案文 A 尚未将该项移至第 6.1.3 项，但备选案文 B 已这样做了。

<sup>107</sup> 见上文脚注 106。

<sup>108</sup> A/CN.9/525 第 43 段指出，有的与会者建议如果保留关于船舶火灾的规定，则应将该规定从第 6.1.2 项移至第 6.1.3 项（现为第 22 条）。

<sup>109</sup> 同样在 A/CN.9/525 第 72 段中，已将提及拯救财产的部分置于方括号内，因为有的与会者对列入拯救财产……提出了异议。

<sup>110</sup> 工作组似宜考虑，是否应该如 A/CN.9/525 第 73 段所示，在“承运人”之后添加“经托运人批准的绕航或”这些词。

<sup>111</sup> 已将提及任何其他的合理绕航的部分置于方括号内，因为，有的与会者就在 A/CN.9/525 第 73 段中使用这一句表示关切。在 A/CN.9/525 第 72 段中，还有的与会者建议，本条草案可列

2. (b) 绕航本身按国内法即构成违反承运人义务的，此类违反仅在与本文书规定的违反情形一致时有效。<sup>112</sup>

#### 第 24 条. ~~6.6~~ 舱面货<sup>113</sup>

~~1.6.6.1~~ 只有在下述情况下货物方可载于舱面之上或舱面上方运输：

(a) ~~(a)~~ 此类运输系合同适用法律或行政法规所要求，或者

(b) ~~(b)~~ 货物装载于舱面之上的集装箱之内或之上，而此舱面系专门适用于运载此类集装箱，或

(c) ~~(c)~~ 不属于本条(a)项第~~(a)~~款或(b)项~~(b)~~款规定的情形的，货物装载舱面运输系依照运输合同或符合行业习俗、惯例和做法或参照该行业的其他惯例或做法。

~~2.6.6.2~~ 根据第 ~~1(a)和 1(c)款 6.6.1(a)和(b)条~~载运货物的，承运人对于因在舱面载运货物的特殊风险造成的货物灭失或损坏或迟延交付不应承担~~免~~责任。根据第 ~~1(b)款 6.6.1(b)条~~在舱面之上或舱上方载运货物的，承运人根据本文书的条款对这类货物的灭失或损坏或迟延交付应承担责任，而不考虑其是载于舱面之上还是舱面上方。在第 ~~1款 6.6.1条~~允许的情形以外的其他情形下在舱面载运货物的，承运人仍应对完全由于货物载于舱面而造成的货物灭失或损坏或迟延交付承担责任，而无须考虑第 ~~146.1条~~的规定。

~~3.6.6.3~~ 根据第 ~~1(c)款 6.6.1(c)条~~载运货物的，必须在合同细节中载明此特定货物载于舱面的事实。否则，承运人将负有举证责任证明该舱面运输符合第 ~~1(c)款 6.6.1(c)条~~的规定，可转让运输单证或可转让电子记录已签发的，承运人无权援用该条规定对抗善意取得此类可转让运输单证或电子记录的第三方。

~~4.6.6.4~~ 承运人根据第 ~~246.6条~~对舱面货物的灭失或损坏或迟延交付承担责任的，其赔偿责任以第 ~~166.4和 186.7条~~所规定的限额为限；然而，承运人和托运人明确约定货物应装载于舱内的，承运人无权对完全由于货物装载于舱面而产生的任何灭失或损坏享受责任限制。

---

入大致含义如下的措词：如果货物是由于绕航而得以拯救的，那么因拯救而获得的赔偿可用于赔偿因发生延误所造成的损失。

<sup>112</sup> 本款备选措词内容如下：“绕航本身按国内法构成违反承运人义务的，此类违反不影响承运人或履约方提出任何抗辩或对本文书加以限制。”如果采用此类措词的话，工作组似宜考虑第 1 款是否有必要。

<sup>113</sup> 根据 A/CN.9/525 第 80 段所述，工作组决定保留第 6.6 款（现为第 24 条）的结构和内容，供以后继续审议。工作组似宜注意，本条在很大程度上取决于第 1(s)条中“集装箱”一词的定义。



## 第 7 章. 托运人的义务

### 第 25 条.

7.1 [在服从于运输合同规定的情况下，]<sup>114</sup> 托运人应按照运输合同的规定交付备妥待运的货物，并<sup>115</sup>使货物的状况能承受预定运输，包括对货物的装载、搬移、积载、绑扎及加固和卸载，且其状态不会造成伤害或损坏。交付的货物载于托运人装好的集装箱或拖车之内或之上的，托运人必须对集装箱或拖车之内或之上的货物进行积载、绑扎和加固，使货物能够承受预定的运输，包括对集装箱或拖车的装载、搬移和卸载，且其不会造成伤害或损坏。<sup>116</sup>

### 第 26 条.

7.2 承运人应根据托运人的请求向其提供承运人所知晓的信息和指示，而该信息和指示对托运人遵守第 25.1 条规定的义务具有合理的必要性或重要性。<sup>117</sup>

### 第 27 条.

7.3 为了以下目的，托运人应向承运人提供合理必要的信息、指示和单证：

- (a) 货物的搬运和运输，包括承运人或履约方应采取的预防措施；
- (b) 遵守当局关于预定运输的规则、条例及其他要求，包括与货物有关的报批、申请和许可证；
- (c) 拟定合同细节并签发运输单证或电子记录，包括第 34(1)8.2.1(b)和(c)条中提到的细节、合同细节中指明为托运人的名称、收货人或指示人的名称，除非托运人有合理理由推定承运人已经知道上述信息。<sup>118</sup>

<sup>114</sup> A/CN.9/510 第 148 段中指出，工作组同意，将“在不违反运输合同规定的情况下”这一短语先放在方括号内，待进一步磋商和讨论承运人的义务范围以及其应在多大程度上从属于合同自由后，再决定其取舍。

<sup>115</sup> A/CN.9/510 第 145 段和 148 段中指出工作组同意删除“和”一词。

<sup>116</sup> 工作组注意到 A/CN.9/510 第 148 段中关于依据《汉堡规则》第 12、13 和 17 条拟订备选措词的建议。

<sup>117</sup> A/CN.9/510 第 151 段指出，有与会者对把重点讨论承运人义务的该条草案放在涉及托运人义务的章节是否合适提出了某些疑问。然而，与会者认为，考虑到第 7.2 条（现这第 26 条）与第 7 章草案（现为第 25 至 32 条）其他条文之间存在的密切联系，这一条草案的放置位置并不一定是不合适的。在不影响 A/CN.9/510 第 149 至 151 段中表示的其他看法的情况下，工作组决定保留该条草案，以便在今后的会议上审议其细节（A/CN.9/510 第 152 段）。

<sup>118</sup> A/CN.9/510 第 153 段中指出，工作组核准了第 7.3 款（现为第 27 条）的案文，将其作为在稍后阶段继续进行讨论的一个良好基础。

第 28 条.

7.4 托运人和承运人根据第 267.2 和 277.3 条相互提供信息、指示和单证，必须做到及时、准确和完整。<sup>119</sup>

第 29 条.

备选案文 A<sup>120</sup>

~~[7.5 托运人和承运人未遵守第 267.2、277.3 和 287.4 条规定的相应义务而造成任何灭失或损害，应向对方、收货人和控制方承担赔偿责任。]~~<sup>121]</sup><sup>122</sup>

备选案文 B

1. 托运人未遵守第 27 和第 28 条规定的义务而造成任何灭失或损害[或伤害]，应向承运人、收货人和控制方承担赔偿责任。
2. 承运人未遵守第 26 和第 28 条规定的义务而造成任何灭失或损害[或伤害]，应向托运人、收货人和控制方承担赔偿责任。
3. 灭失或损害[或伤害]因托运人和承运人未遵守各自的义务而共同造成的，托运人和承运人应为此种灭失或损害[或伤害]向收货人或控制方共同承担赔偿责任。]

<sup>119</sup> 如 A/CN.9/510 第 154 段所述，工作组同意，该案文应予保留，供作进一步的审议。

<sup>120</sup> 第 29 条的备选案文 A 依据的是文书草案最初的案文。

<sup>121</sup> 如 A/CN.9/510 第 156 段所述，有与会者表示了以下关切，即鉴于第 7.2、7.3 和 7.4 款（现分别为第 26、27 和 28 条）中确立的义务并不是绝对的而且涉及主观判断，因此第 7.5 款（现为第 1 款）所确定的赔偿责任类型并不妥当。在一些代表团看来，对未能遵守据称是灵活的和不确定性的义务规定严格的赔偿责任，似乎太过分。还有人指出，该条文的目前措词模糊，不清楚的是，该条文对于向收货人或控制方的赔偿责任具有何种效力，或对于承运人是否因托运人或反过来托运人是否因承运人，未能提供足够的细节而应对收货人负有责任有什么效力。

<sup>122</sup> A/CN.9/510 第 157 段中表示的另一个关切是，该条文未顾及托运人和承运人同时负有责任的情形，因为允许在这种情况下分担赔偿责任，而且该条文含糊不清，例如与第 7.6 款（现为第 30 条）中使用的提及“灭失、损坏或伤害”的短语相比较，该条文中的“灭失或损坏”的含义就不清楚。A/CN.9/510 第 158 段中指出，工作组得出的结论是，在根据第 156 和 157 段中的关切和建议对第 7.5 款（现为第 29 条）进行重新审查之前应将该条草案置于方括号中。请秘书处编写订正草案，在可能的备选案文中考虑到所提出的各项建议。在结束讨论时，工作组总的同意，在修订该条文草案的过程中应当考虑到以下事实，即第 7.5 款（现为第 29 条）中提及的资料可以电文方式传递，即将其输入电子通信系统，并且在传输过程中加以复制，其中可以改动也可以不改动。鉴于所作的评论，拟订了备选案文 B 中的替代案文。

第 30 条.备选案文 A<sup>123</sup>

~~7.6~~ 托运人对因货物以及违反第 ~~257.1~~ 条规定的义务而造成的任何灭失、损害或伤害，应向承运人承担赔偿责任，除非托运人能够证明此种灭失或损害是因尽责的托运人无法避免的事件或情形所致或因尽责的托运人无法防止的后果所致。

备选案文 B

对于承运人或船舶遭受的灭失或损害，不论是何原因，只要不涉及托运人[、其代理人或受雇人]的作为、过失或疏忽，托运人概不承担[责任][赔偿责任]。<sup>124</sup>

备选案文 C

托运人对因货物以及违反第 25 条规定的义务而造成的任何灭失、损害或伤害向承运人承担赔偿责任，除非托运人证明其未造成或促成此种灭失或损害。<sup>125</sup>

第 31 条.

~~7.7~~ 合同细节中指明为“托运人”的人如接受运输单证或电子记录，即使该人不是第 ~~1(d)4.19~~ 条中所定义的托运人，该人仍应：(a)承担本章和第 ~~574.5~~ 条对托运人规定的职责和赔偿责任；(b)有权享有本章和第 13 章规定的托运人的权利和豁免。

第 32 条.

~~7.8~~ 托运人应对任何受其委托履行本章为托运人规定的任何职责的人的作为和不作为负责，就如同该作为或不作为系托运人本人的作为或不作为，此类人包括托运人的分包人、雇员、代理人以及任何其他应托运人的请求或在其监督、控制下直接或间接行事的人。本条款中规定的责任，仅在有关人员作为或不作为系在该人的合同、雇用或代理范围之内时才适用于托运人。<sup>126</sup>

<sup>123</sup> 第 30 条的备选案文 A 依据的是文书草案最初的案文。

<sup>124</sup> 如 A/CN.9/510 第 161 至 170 段所述，会议一致同意，应将这一备选案文与第 7.6 款（现为备选案文 A）最初的案文放在一起，以便工作组今后的会议可再次审议这两项案文。A/CN.9/510 第 166 段也指出，可能有必要删除备选案文中对“代理人 and 受雇人”的提及，因为这一事项可以在第 7.8 款（现为第 32 条）中论及。

<sup>125</sup> 这一备选案文的用意是在第 14(1)和(2)条中仿效备选案文 C 所使用的措词。工作组似宜审议这一条文的样板措词，以此为依据采用第 14(1)和(2)条的备选案文。

<sup>126</sup> 如 A/CN.9/510 第 169 和 170 段所述，工作组一致同意，第 7.8 款（现为第 32 条）为继续讨论提供了一个基础，同时要注意到对其现有措词所表示的各项关切。有人在讨论结束时建

## 第 8 章. 运输单证和电子记录

## 第 33 条.8.1 运输单证或电子记录的签发

货物一经向承运人或履约方交付，

(a) 发货人有权获得可证明承运人或履约方收到货物的运输单证或经承运人同意使用的电子记录；

(b) 托运人，或经托运人向承运人申明，第 317.7 条中提到的人，有权从承运人处取得适当的可转让运输单证，除非托运人和承运人已经明示或默示约定不使用可转让运输单证或依照行业的习惯、惯例或做法不使用此种单证。承运人和托运人根据第 32.1 条约定使用电子记录的，托运人有权从承运人处取得可转让的电子记录，除非他们已经约定不使用可转让电子记录或依照行业的习惯、惯例或做法不使用此种电子记录。<sup>127</sup>

## 第 34 条.8.2 合同细节

1.8.2.1 第 338.1 条所提及的运输单证或电子记录中的合同细节必须包括：

- (a) 货物说明；
- (b) 承运人或履约方收到货物之前由托运人提供的识别货物的必要标志；
- (c)

(-) 承运人或履约方收到货物之前托运人提供的<sup>128</sup>包数、件数或数量，以及

---

议，应当缩小第 7.8 款（现为第 32 条）的范围，使之仅适用于托运人义务中那些可以委托的义务，而不是那些不可以委托的义务。会议一致同意，应当保留第 7.8 款（现为第 32 条）以及 A/CN.9/510 第 161 段所载替代第 7.6 款（现为第 30 条）现有案文的提议，以便在工作组未来的会议上再次审议这两个案文。

<sup>127</sup> 如 A/CN.9/526 第 25 段所述，工作组认为第 8.1 款（现为第 33 条）的实质内容基本上可以接受。关于第(-)项（现为(a)款），有与会者建议，可用“收据”一词取代“运输单证”一词。虽然会上出于保持术语一致的理由而普遍赞成使用“运输单证”这一用语，但是会上也承认，鉴于并非所有根据第 1.20 款（现为第 1(k)条）界定的运输单证都具有证明承运人收到货物的功能，因此必须充分明确，按第 8.1 条第(-)项（现为(a)款）的规定，运输单证应具有收据功能。另外，如 A/CN.9/526 第 26 段所述，有与会者对第 8.1 款（现为第 33 条）是否会干扰使用“备运”提单和“已装船”提单等某些类型运输单证的各种现行惯例提出疑问。有与会者关切地指出，文书草案不应影响这些惯例，特别是在跟单信用证情况下。针对这一关切，有与会者说，第 8.1 款的措词含义广泛，足以涵盖可在实际中使用的任何类型的运输单证，包括任何具体类型的提单，甚至可包括特定类型的不可转让运货单。

<sup>128</sup> 如 A/CN.9/526 第 27 段所述，工作组同意添加这些词语。如 A/CN.9/526 第 28 段所述，就此，有与会者表示担心，添加这些词语，可能被理解为使托运人承担沉重的赔偿责任，尤其是如果结合第 7.4 款（现为第 28 条）阅读第 8 条（现为第 33 至 40 条）的话。针对这一问

- (c) 承运人或履约方收到货物之前由托运人提供的重量<sup>129</sup>；
- (d) 承运人或履约方收到待运货物时货物的表面状况说明；
- (e) 承运人的名称和地址；
- (f) 日期：
  - (一) 承运人或履约方收到货物的日期，或
  - (二) 货物装船的日期，或
  - (三) 运输单证或电子记录的签发日期。<sup>130</sup>

2.8.2.2 第1款 ~~8.2.1~~ 条中的“货物表面状况”一词，是指在下述检查的基础上确定的货物状况：

- (a) 托运人把货物交付给承运人或履约方时所包装的货物进行的合理的外部检查；
- (b) 承运人或履约方在签发运输单证或电子记录之前实际进行的任何额外检查。<sup>131</sup>

#### 第35条 ~~8.2.3~~ 签名<sup>132</sup>

- (a) 运输单证应由承运人或经其授权的人签名。
- (b) 电子记录应通过承运人或经其授权的人的电子签名加以认证。本款所称电子签名系指电子记录所包含或以其他方式与之有逻辑联系的电子形式的数

---

题，有与会者指出，第 8.2.1 项（现为第 1 款）不会被理解为托运人根据第 7 条草（现为第 7 章）须承担任何赔偿责任。

<sup>129</sup> A/CN.9/526 第 28 段表达了这样的关切，即“承运人或履约方收到货物之前由托运人提供的重量”，可能被理解为使托运人承担沉重的赔偿责任；该段还说明，有与会者针对这一关切指出，这一规定的目的并不是使托运人承担任何赔偿责任。工作组似宜考虑把“由托运人提供”改为“如果由托运人提供”；在每一相关条款中，也应谨慎使用这些词语。

<sup>130</sup> 如 A/CN.9/526 第 75 段所述，据建议，工作组应考虑对第 8.2.1 项（现为第 1 款）作重新起草，以便将收货人的名称和地址列入必须载入运输单证的合同细节。另见下文对第 10.3.1 项（现为第 48 条）的拟议修订。工作组似应确定是否将收货人的名称和地址归入强制要素表。工作组还应讨论对未提供强制性信息的制裁办法。这种制裁可能根据运输单证是可转让的还是不可转让的而有所不同。

<sup>131</sup> A/CN.9/526 第 31 段指出，工作组认为第 8.2.2 项（现为第 2 款）的实质内容基本上可以接受。

<sup>132</sup> 工作组似应考虑，特别是考虑到现代做法，是否应按《汉堡规则》第 14(3)条的写法界定“签名”一词。

据，此种数据用来识别与电子记录有关的签名人并表明电子记录的签发系经承运人的授权。<sup>133</sup>

### 第 36 条.8.4 合同细节中缺少规定的内容<sup>134</sup>

#### 1. 8.2.4 合同细节中缺少规定的内容

合同细节中缺少第 ~~34(1)8.2.1~~ 条中提到的一项或几项内容或者此一项或多项内容不准确，本身并不影响运输单证或电子记录的法律性质或有效性。<sup>135</sup>

#### 2. 8.4.1 日期

合同细节包含日期但未指明其意义的：

(a) 对于合同细节注明货物已装船的情形，该日期应视为运输单证或电子记录中列明的所有货物的装船日期；或

(b) 对于合同细节未注明货物已装船的情形，该日期应视为承运人或履约方收到货物的日期。<sup>136</sup>

#### 3. 8.4.2 未指明承运人

合同细节未指明承运人但注明货物已装上指定船只的，应推定注册船东为承运人。注册船东能够证明运输货物时该船舶处于光船租用之中，运输合同的义务因而转移至指明的光船承租人的，注册船东可以推翻这一推定。[注册船东根据本条推翻其为承运人的推定的，应以推定注册船东是承运人的同样方式，推定运输货物时的光船承租人为承运人。]<sup>137</sup>

#### 4. 8.4.3 表面状况

<sup>133</sup> 如 A/CN.9/526 第 32 段所述，工作组认为，第 8.2.3 项（现为第 35 条）的实质内容基本上可以接受，但是，这一条文可能需在稍后阶段作进一步讨论，以核实其是否与 2001 年《贸易法委员会电子签名示范法》一致。改写这一条文时或许应考虑到《汉堡规则》第 14(2)和(3)条。

<sup>134</sup> 为了加强一致性，这一条文由此处挪回原来的位置。

<sup>135</sup> 如 A/CN.9/526 第 34 段所述，工作组认为第 8.2.4 项（现为第 1 款）的实质内容基本上可以接受。

<sup>136</sup> 如 A/CN.9/526 第 55 段所述，工作组认为第 8.4.1（现为第 2 款）的实质内容基本上可以接受，同时考虑到有关电子记录提出的问题，即：根据工作组的授权，文书草案第 8 章的所有条文均应重复“运输单证或电子记录”这一词语，重复这一词语是强调运输单证与电子记录之间的差别，而不是侧重于单证的内容。

<sup>137</sup> 如 A/CN.9/526 第 60 段所述，工作组普遍认为，第 8.4.2 项（现为第 3 款）提出了一个文书草案必须加以处理的严重问题，但在使用其他手段解决这一问题时还需对此事项进一步研究；这一条文目前的措词尚不能令人满意。工作组决定将第 8.4.2 项（现为第 3 款）放在文书草案方括号内，今后将更为详细地加以讨论。

合同细节未说明承运人或履约方从托运人处收到货物时货物表面状况的，根据第 ~~398.3.3~~ 条，运输单证或电子记录应视情况分别构成托运人将货物交付给承运人或履约方时货物表面状况良好的初步证据或最终证据。<sup>138</sup>

### 第 37 条 ~~8.3~~ 对合同细节中货物说明附加保留条款

~~8.3.1~~ 在下列情况下，善意的承运人可以在签发运输单证或电子记录时加入适当条款，根据情况并按下面载明的方式对第 34(1)(a)~~8.2.1(a)~~<sup>139</sup>、第 34(1)(b)~~8.2.1(b)~~ 或 34(1)(c)~~8.2.1(c)~~ 条中提到的信息做出保留，以表明承运人对托运人提供的信息的准确性不负责任：

(a) 对于非集装箱货物：

(一) 承运人可以证明其无合理手段核对托运人提供的信息的，承运人可以在合同细节中加入一条适当的保留条款作这样的说明，指明它所提及的信息，或

(二) 承运人有理由认为托运人提供的信息不准确的，承运人可以[加入一个条款]，提供其有理由认为准确无误的信息。

(b) 对于用密封集装箱交付给承运人或履约方的货物，除非<sup>140</sup>承运人或履约方在签发运输单证之前对集装箱内的货物进行过实际检查或以其他方式实际了解集装箱内货物的情况，否则，承运人可以在合同细节中就下述事项加入适当的保留条款，但在这种情况下，如果承运人有合理的理由认为托运人提供的有关集装箱内货物的情况不准确，承运人可以加入此种条款：<sup>141</sup>

(一) 集装箱内货物的标记，或

(二) 集装箱内货物的包数、件数或数量。

<sup>138</sup> 如 A/CN.9/526 第 61 段所述，工作组认为，第 8.4.3 项（现为第 4 款）的实质内容基本上可以接受。

<sup>139</sup> A/CN.9/526 第 36 段中提出应提及第 8.2.1(a)项（现为第 34(1)(a)条）。

<sup>140</sup> 以下词语从本款结尾处原来的位置挪到起始语中现在的位置，以说明其旨在适用整个条款：“除非承运人或履约方在签发运输单证之前对集装箱内的货物进行过实际检查或以其他方式实际了解集装箱内货物的情况，……但在这种情况下，如果承运人有合理的理由认为托运人提供的有关集装箱内货物的情况不准确，承运人可以加入此种条款”。

<sup>141</sup> 如 A/CN.9/526 第 36 段所述，另一项建议是，还应在第 8.3.1(b)项（现为 b 款）中载列大意如第 8.3.1(a)(一)项（现为(a)(一)款）的措词，以处理承运人合理地认为托运人提供的有关集装箱内容的资料不准确这种情形。工作组还应注意 A/CN.9/526 第 37 段中提出的建议，即：应当要求决定对运输单证所载资料附加限定词语的承运人给出这样作的理由；文书草案应当处理承运人同意不对货物说明附加限定词语的情形，例如不干涉跟单信用证，而是从托运人那里获得担保。另一项建议是，如果恶意行事的承运人自愿避开对合同细节中的资料附加限定词语，则应对这种行为加以惩罚，而且承运人不可援用任何责任限制。

(c) 对于用密封集装箱交付给承运人或履约方的货物，承运人可以在下列情况下对货物重量或集装箱及其装货重量的任何说明作出保留，明确声明承运人未对集装箱过磅：

(一) 承运人能够证明承运人或履约方均未曾对集装箱过磅，且托运人和承运人未在运货之前约定对集装箱过磅并将其重量写入合同细节，或

(二) 承运人能够证明没有商业上合理的手段核对集装箱的重量。<sup>142</sup>

#### 第 38 条.8.3.2 合理的核对手段和善意

为第 37 8.3.1 条之目的：

(a) “合理的核对手段”不但必须实际可行，而且必须在商业上合理；

(b) 承运人在下述情况下签发运输单证或电子记录即为“善意”行事：

(一) 承运人并不实际了解运输单证或电子记录中的任何实质性声明本质上有假或有误，

(二) 承运人虽认为运输单证或电子记录中的实质性声明可能有假或有误，但并非故意不确定该实质性声明是否有假或有误。

(c) 承运人在签发运输单证或电子记录时是否善意行事，由声称承运人未善意行事的当事人承担举证责任。<sup>143</sup>

#### 第 39 条.8.3.3 初步证据和最终证据

除第 40 8.3.4 条另有规定外，证明收到货物的运输单证或电子记录系：

(a) 承运人收到合同细节中所说明的货物的初步证据；和

(b) 承运人收到合同细节中所说明的货物的最终证据，条件是

[(一) 可转让运输单证或可转让电子记录已转给善意的第三方[或

(二) 第(b)(二)款备选案文 A<sup>144</sup>

善意行事的人已支付货价或以其他方式改变了其对合同细节中货物说明的依赖状况]。

<sup>142</sup> 如 A/CN.9/526 第 36 段所述，应当添加适当的措词，以涵盖给集装箱过磅没有商业上的合理可能性这种情形。工作组还应注意，该项的用意是与第 38 条中关于合理检查手段的规定保持一致。

<sup>143</sup> 如 A/CN.9/526 第 43 段所述，工作组认为，第 8.3.2 项（现为第 38 条）的实质内容基本上可以接受。

<sup>144</sup> (b)(二)款备选案文 A 依据的是文书草案原来的案文。



### 第(b)(二)款备选案文 B

可转让运输单证或可转让电子记录尚未签发，收货人已依赖合同细节中的货物说明购买货物并支付货款。]<sup>145</sup>

#### 第 40 条 ~~8.3.4~~ 保留条款的证据效力

合同细节载有一项符合第 ~~378.3.1~~ 条的要求的保留条款的，在该条款对货物说明所作保留的范围内，运输单证不构成第 ~~398.3.3~~ 条所规定的初步证据或最终证据。<sup>146</sup>

<sup>145</sup> 如 A/CN.9/526 第 48 段所述，工作组内的普遍看法是，把第 8.3.3(b)(二)项（现为(b)(二)款）放在方括号内保留，并请秘书处对该项条文进行必要的修改，其中应适当考虑到在第 45 至 47 段中所表达的看法和所提出的建议。

<sup>146</sup> 如 A/CN.9/526 第 50 至 52 段所述，虽然对改写第 8.3.4 项（现为第 40 条）表示一定的支持，但普遍看法是，保留其实质内容以便今后的届会继续讨论。

工作组还应考虑 A/CN.9/WG.III/WP.21 第 153 和 154 段中就第 8.3.4 项（现为第 40 条）提出的备选案文：

40(1) “如果合同细节包括一项限制条款，那么当该条款根据第 ~~28.3.5~~ 款‘具有效力’时，在该条款对货物说明所作限制的范围内，运输单证不构成第 ~~398.3.3~~ 条所规定的初步证据或确凿证据。”

然后，似有必要添加新的第 8.3.5 条（可能作为第 2 款），规定：

2. “为第 ~~18.3.4~~ 款之目的，合同细节中的限制条款在下列情形下具有效力：

- (a) 对非集装箱货物，符合第 ~~378.3.1~~ 条要求的限制条款依其措词而具有效力。
- (b) 对放在密封集装箱内运送的货物，符合第 ~~378.3.1~~ 条要求的限制条件依其措词而具有效力，条件是：
  - (一) 承运人或履约方原封不动、完好无损地交付集装箱，但集装箱的损害并非为造成货物的任何损失或损害的原因的，不在此列；
  - (二) 没有证据表明在承运人或履约方收到集装箱后曾在交货前打开过集装箱，但以下情形不在此列：
    - (1) 为检查目的而打开集装箱，
    - (2) 检查时有适当见证，而且
    - (3) 检查后重新适当地关上集装箱，如检查前集装箱加封的，则重新封上。”

第 9 章. 运费<sup>147</sup>

第 41 条.

- ~~1. 9.1~~—(a) 运费是在第 ~~7(3)4.1.3~~ 条规定的时间和地点向收货人交货时挣得的，~~而且挣得时即应支付，~~<sup>148</sup>除非各方约定全部和部分运费可在此之前挣得。
2. ~~(b)~~ 除非另有约定，运费挣得之前货物灭失的，无须就灭失货物支付任何运费。

第 42 条.

备选案文 A<sup>149</sup>

- ~~1. 9.2~~—(a) 运费应在挣得之时支付，除非各方已约定全部或部分运费在此之前或在此之后支付。
2. ~~(b)~~ 运费挣得后货物灭失、损坏或因其他原因未按运输合同的规定交付给收货人的，仍应支付运费，不论此种灭失、损坏或未交货的原因如何。
3. ~~(e)~~ 除非另有约定，运费的支付不得因托运人或收货人可能对承运人提出的反请求而被冲抵、扣减或折扣，~~[该反请求的债务或金额尚未商定或确定]~~。

备选案文 B<sup>150</sup>：

运费挣得后货物灭失、损坏或因其他原因未按运输合同的规定交付给收货人的，除非另有约定，仍应支付运费，不论此种灭失、损坏或未交货的原因如何，运费的支付也不得因托运人或收货人可能对承运人提出的反请求而被冲抵、扣减或折扣，~~[该反请求的债务或金额尚未商定或确定]~~。<sup>151</sup>

<sup>147</sup> A/CN.9/510 第 172 段以一般评论的方式指出，无论是海牙制度还是汉堡制度都未载有关于运费的规定；文书草案处理这一问题是否有利，尚有疑问。该段还提到，与会者以不同行业的做法大相径庭为依据，对写入运费规定表示了进一步的保留意见。A/CN.9/510 第 183 段指出，这一条文草案的结构应当调整，第 9.1(a)款（现为第 41(1)条）与第 9.2(b)款（现为第 42(2)条）合并成单一个条文，第 9.1(b)款（现为第 41(2)条）作为一个单独的条款，第 9.2(b)和(c)款（现为第 42(2)和(3)条）也合并起来。工作组还临时商定，应当作出适当的澄清，将第 9.2(b)和(c)款（现为第 42(2)和(3)条）的适用范围限于当事人之间已达成具体协议的情形。

<sup>148</sup> 如 A/CN.9/510 第 174 段所述，与会者普遍认为，在确定何时挣得运费以及何时应付运费时，应当适用订约自由的原则。另见上文 A/CN.9/510 第 183 段。

<sup>149</sup> 第 42 条备选案文 A 依据的是文书草案原来的案文。

<sup>150</sup> 见上文脚注 147，A/CN.9/510 第 183 段。

<sup>151</sup> 如 A/CN.9/510 第 182 段所述，普遍支持把目前放在方括号内的词语（“对这种反诉的债务或金额还没有商定或确定”）放在这一条文草案中。

### 第 43 条.

1. 9.3——(a) 除非另有约定, 托运人有义务支付运费以及与货物运输有关的其他费用。

2. (b) 运输合同规定托运人或合同细节中指明为托运人的其他任何人的赔偿责任在特定事件发生之时或在特定时间之后将全部或部分终止的, 此类终止对下述情形无效:

(a)⇔ 托运人或第 317.7 条中提及的人根据第 7 章承担的任何赔偿责任;  
或

(b)⇔ 根据运输合同应支付给承运人的任何款项, 但承运人根据第 459.5 条或其他规定对支付该款项已有适当担保的, 在此担保的范围内除。

(c)⇔ 此类终止与第 6212.4 条有冲突的除外。<sup>152</sup>

### 第 44 条.

1. 9.4——(a) 可转让<sup>153</sup>运输单证或可转让<sup>154</sup>电子记录内的合同细节载有“运费已预付”的声明或类似性质声明的, 持单人和收货人均不应承担支付运费的责任。持单人或收货人也是托运人的, 此项规定不应适用。

[不可转让运输单证或不可转让电子记录内的合同细节载有“运费已预付”的声明或类似性质声明的, 应当推定托运人承担支付运费的责任。]<sup>155</sup>

2. (b) 第 2 款备选案文 A<sup>156</sup>

运输单证或电子记录内的合同细节载有“运费到付”的声明或类似性质声明的, [该项声明系提示收货人其可能须承担支付运费的责任][其提取货物的权利以支付运费为条件]。<sup>157</sup>

<sup>152</sup> 如 A/CN.9/510 第 189 段所述, 工作组注意到对第 9.3(b)款 (现为第 2 款) 条文提出的批评意见 (A/CN.9/510 第 185 至 188 段论及), 因此决定推迟就该事项作出决定, 直到对这一问题, 包括该条文得以实施的实际情形, 进行进一步的研究。

<sup>153</sup> A/CN.9/525 第 110 段指出, 与会者建议, 在解除持单人和收货人的付费责任问题上, 第 9.4(a) 项 (现为第 1 款) 中的声明条款过于强求, 倒不如确立一种不存在运费债务的推定。但其他看法则认为, 第 9.4(a)项 (现为第 1 款) 不应确立一种运费已付的推定。对第 110 段中载列的这一建议的可能答案是, 对可转让和不可转让运输单证或电子记录加以区分。

<sup>154</sup> 同上。

<sup>155</sup> 见上文脚注 153。

<sup>156</sup> 第 2 款的备选案文 A 依据的是文书草案原来的案文。

<sup>157</sup> 见上文脚注 153。

## 第 2 款备选案文 B

运输单证或电子记录内的合同细节载有“运费到付”的声明或类似性质声明的，该说明相当于规定，除托运人之外，任何提取货物或行使与货物相关的任何权利的持有人或收货人将从此时起承担支付运费的责任。<sup>158</sup>

### 第 45 条

1. 9.5——(a) [尽管有相反的协议，]如果根据运输合同所适用的国内法收货人有责任支付下述款项，在此范围内，承运人有权滞留货物，直至下列款项付讫或已为此种付款提供适当担保：

(a)⇔ 运输、空舱费、滞期费、滞留损失费以及承运人为该货物垫付的一切其他应偿费用，

(b)⇔ 根据运输合同应向承运人支付的任何损害赔偿，

(c)⇔ 应向承运人支付的有关该货物的共同海损分摊款。

2. (b) 本条第 1(a)款所提及的款项未付讫或未完全付讫的，承运人有权（根据适用的国内法可能规定的任何程序）出售该货物并从该出售的所得中清偿应付给其的金额（包括行使此求偿权所产生的费用）。清偿后该出售收益如有余额应交给收货人。<sup>159</sup>

## 第 10 章. 向收货人交付货物

### 第 46 条

~~10.1~~ 当货物到达目的地后，[根据运输合同行使其任何权利的]<sup>160</sup>收货人应在第 ~~7(3)~~4.1.3条提到的时间和地点接收交付的货物。[收货人违反这一义务而将货物

<sup>158</sup> 如 A/CN.9/525 第 111 段所述，与会者指出，第 12.2.2 和第 12.2.4 草案（现为第 60(2)和第 62 条）与第 9.4(b)项（现为第 2 款）密切相关；因此对这些条文的审议应当同时进行。与会者还提出，如果收货人对交付货物承担任何责任，收货人还应对运费负责。同时，有的与会者认为，第 9.4(b)项（现为第 2 款）可能有助于通知或提醒运费待付。但有的与会者提出，运费的支付应当是收货人提取货物的一项条件，而不应是一种义务。另据认为，第 9.4(b)项（现为第 2 款）应当侧重于运费事实上的支付，而不应侧重于由谁来承担对未付运费的义务。如 A/CN.9/525 第 112 段所述，为了纠正这一可能出现的问题，有的与会者建议将“该项声明就是通知收货人其可能对支付运费负有责任”改为“运费的支付是收货人行使提货权的一项条件。” A/CN.9/525 第 113 段指出，所提议的备选案文是为了克服第 111 和 112 段中概要说明的问题。

<sup>159</sup> 尽管 A/CN.9/525 第 115 至 122 段中对第 9.5 款（现为第 45 条）的案文提出了大量批评意见，但似乎未请求秘书处拟定新的草案或备选案文。A/CN.9/525 第 123 段指出，工作组决定，第 9.5 款（现为第 45 条）应保留在文书草案中，以便日后继续讨论。

<sup>160</sup> 如 A/CN.9/526 第 67 段所述，与会者倾向于采取这样的做法，即接受交货的义务不应取决于收货人行使任何权利，而应当是无条件的。

留给承运人或履约方保管的，该承运人或履约方针对该货物将作为收货人的代理人行事，但是对这些货物灭失或损坏不负任何责任，除非灭失或损坏是由于承运人[或履约方]<sup>161</sup>本人的故意或明知可能会造成这种灭失或损坏而轻率地作为或不作为造成的。]<sup>162</sup>

#### 第 47 条

~~10.2~~ 应承运人或交付货物的履约方的请求，收货人应以目的地惯常的方式确认承运人或履约方已交付货物。<sup>163</sup>

#### 第 48 条

~~10.3.1~~ 可转让运输单证或可转让电子记录未签发的：

(a) ~~(⇒)~~ 收货人的名称和地址未在合同细节中提及的，控制方应在货物到达目的地之前或到达之时将收货人的名称和地址告知承运人。<sup>164</sup>

(b) ~~(⇒)~~ (b)款备选案文 A<sup>165</sup>

承运人应在第 ~~7(3)4.1.3~~ 一条所提及的时间和地点在收货人出示适当的身份证件后将货物交给收货人；<sup>166</sup>

<sup>161</sup> 如 A/CN.9/526 第 70 段所述，有与会者担心，根据第 10.1 款（现为第 46 条）第二句，履约方可能因承运人的作为或不作为而承担责任，针对这一担心提出的建议是，在“承运人本人”之后添加“或履约方”，可以澄清这一点。

<sup>162</sup> 如 A/CN.9/526 第 67 段所述，与会者建议将第 10.1 款（现为第 46 条）和第 10.4 款（现为第 50、51 和 52 条）合并，或者，为了减少因第 10.1 款（现为第 46 条）与第 10.4 款（现为第 50 条）的相互作用所引起的混淆，第 10.1 款（现为第 46 条）第二句可以删除，第 10.4（现为第 50、51 和 52 条）则分别作为单独条款。其中第二个备选案文被选定，最后一句则放在方括号内。

<sup>163</sup> 如 A/CN.9/526 第 73 段所述，工作组认为第 10.2 款（现为第 47 条）的实质内容基本上可以接受。

<sup>164</sup> 如 A/CN.9/526 第 77 段所述，工作组认为第 10.3.1 项（现为第 48 条）所体现的原则基本上可以接受。工作组请秘书处在适当考虑到所表达的意见和所提出的建议的情况下拟定订正草案。

A/CN.9/526 第 75 段中就收货人的身份提出的建议已纳入案文。另见第 8.2.1 项（现为第 34(1) 条）脚注，上文脚注 130。

<sup>165</sup> (b) 款的备选案文 A 所依据的是文书草案原来的案文。

<sup>166</sup> A/CN.9/526 第 76 段提出的一项建议是，应对第 10.3.1(c) 项（现为 b 款）进行修改，使之提及承运人有权在未见出示适当身份证件的情况下拒绝交货，但不应将其规定为承运人的一项义务，这一建议已经纳入备选案文 B 和 C。

(b)款备选案文 B

作为交货的条件，收货人应出示适当身份证件。

(b)款备选案文 C

收货人未出示适当身份证件的，承运人可以拒绝交货。

(c)⇒ 收货人在货物到达目的地后未要求承运人交货的，承运人应相应地通知控制方，或者承运人作出合理的努力后无法确定控制方的，承运人应相应地通知托运人。在这种情况下，此种控制方或托运人应就货物的交付发出指示。承运人作出合理的努力后无法确定和找到控制方或托运人的，第 317.7 条中提到的人应视为本款所指的托运人。<sup>167</sup>

第 49 条

10.3.2 可转让运输单证或可转让电子记录已签发的，应适用下列规定：

(a) (→) 在不影响第 ~~46~~~~10.1~~ 条规定的情况下，可转让运输单证的持有人有权要求承运人在货物到达目的地后交货，在这种情况下承运人应在第 ~~7(3)4.1.3~~ 条所提及的时间和地点凭交出可转让运输单证向该持单人交货。所签发的可转让运输单证不止一份正本的，只须交出一份正本即可，其他正本随即失效。

(→) 在不影响第 ~~46~~~~10.1~~ 条的情况下，可转让电子记录的持有人有权在货物到达目的地后要求承运人交货，在这种情况下，如果该持单人根据第 ~~62.4~~ 条提及的程序规则证明其是该电子记录的持单人，则承运人应在第 ~~7(3)4.1.3~~ 条提及的时间和地点向该持单人交货。交货后该电子记录即告失效。<sup>168</sup>

(b) 持单人在货物到达目的地后未要求承运人交货的，承运人应相应地通知控制方，或者承认人作出合理的努力后无法确定或找到控制方的，承运人应通知托运人。在这种情况下，控制方或托运人应就货物的交付向承运人发出指示。承运人作出合理的努力后无法确定和找到控制方或托运人，第 ~~317.7~~ 条提到的人应视为本款所指的托运人。<sup>169</sup>

<sup>167</sup> 如 A/CN.9/526 第 82 段所述，在审议第 10.3.2(b)项（现为第 49(b)条）时提出一项建议，即该项中所阐明的原则也应适用于未签发可转让单证的情形。第 10.3.1(⇒)项（现为(c)款）已纳入一条大意如此的条文。

<sup>168</sup> 考虑到 A/CN.9/526 第 80 段中提到的告诫，即工作组必须认真权衡各方当事人之间的权利和义务及其后果，以求适当平衡并找出可行的解决办法，A/CN.9/526 第 81 段指出，工作组认为第 10.3.2(a)(→)和(→)项（现为(a)(→)和(→)款）的实质内容基本上可以接受。

<sup>169</sup> A/CN.9/526 第 82 段中提出的第一条建议是，承运人应有义务接受可转让运输单证，如果持单人不提取交付的货物，则承运人应有义务通知控制方。这些关切似乎已在第 10.3.2(b)项（现为 b 款）的案文中得到考虑。A/CN.9/526 第 82 段中提出的第二条建议是，该项应阐明未通知控制方或托运人或被认定的托运人而给承运人造成的后果，这项建议受到反对，因此未被列入订正案文。

(c) [虽有本条(d)款的规定，]<sup>170</sup>承运人根据本条(b)款按照控制方或托运人的指示交货的，即应解除其根据运输合同[向持单人]交货的义务，而不论该可转让运输单证是否已经交给承运人，或根据可转让电子记录要求交货的人是否已经根据第 ~~62.4~~ 条提及的程序规则证明其是持单人。

(d) 承运人在可转让运输单证未交给他的情况下或未经过上述(a)(c)款规定的证明即在目的地交付货物，且持单人是在承运人已将货物交给收货人或交给根据该运输合同以外的任何合同或其他安排有权得到这些货物的人之后才成为持单人的，该持单人仅在该可转让运输单证或可转让电子记录是根据这种交付之前作出的合同或其他安排而转让的情况下，方可取得该运输合同项下[对承认人]<sup>171</sup>的权利，除非该持单人在其成为持单人时不了解，或无法合理地了解这种交付[，但上文(c)款有规定的除外]。<sup>172</sup>[本款不适用于承运人根据上文(c)款交付货物的情形。]<sup>173</sup>

(e) 控制方或托运人未向承运人发出有关交货的适当指示的，[或无法找到控制方或托运人，]<sup>174</sup>在不影响承运人针对该控制方或托运人可能享有的其他任何救济的前提下，承运人有权行使第 50、51 和 ~~52~~10.4 条为其规定的权利。

## 第 50 条

1. 10.4.1 (a) 如果货物到达了目的地，并且

<sup>170</sup> 如 A/CN.9/526 第 83 段所述，与会者指出，不清楚第 10.3.2(c)和(d)项（现为(c)和(d)款）如何协同适用，因为后一则条文中所涉善意持单人获得了某种法律保护，但其法律地位不明确。与会者要求澄清这方面的措词。应当注意的是，第 10.3.2(c)和(d)项（现为(c)和(d)款）之间已经存在联系，因为第 10.3.2(c)项（现为(c)款）的开头语是“尽管有本条(d)款的规定”。这种写法在文书草案的其他条文中也采用，如第 5.3 款（现为第 12 条）和第 6.1.3 款（现为第 14(2)条）。其他写法也是可以考虑的，例如，(d)项用“除有规定之外”这样的词语开头，或在该项结尾处添加内容如下的新的一句：“(d)款的规定不适用于承运人根据本条(c)款交付货物的情形。”各种备选案文暂时都加上方括号。

<sup>171</sup> A/CN.9/526 第 83 至 88 段提到就第 10.3.2(d)项（现为 d 款）提出的各种意见和解释。A/CN.9/526 第 88 段中提到的第一个关切是，应当更为准确地确定交付之后才持有可转让运输单证的持单人的权利。据认为，一种可能的解决办法是在(d)项中说明，这些权利是针对承运人取得的，这一措词已纳入这一条文。另外还可以补充提到，此种权利是由于承运人为履行其第 5.1 款（现为第 10 条）项下的义务而产生的，但这种写法未必可取。另外还请注意就下文第 13.1 款（现为第 59 条）提出的新的、范围更广的条文。A/CN.9/526 第 88 段中提出的第二个关切是，“无法合理地了解这种交付”这一词语缺乏确定性，但这一关切尚未得到具体考虑。

<sup>172</sup> 如 A/CN.9/526 第 83 段所述。见上文脚注 170。

<sup>173</sup> 如 A/CN.9/526 第 83 段所述。见上文脚注 170。

<sup>174</sup> 这一添加是根据 A/CN.9/526 第 89 段中的建议作出的，即应当通过加入这一词语使第 10.3.2(e)项（现为(e)款）与第 10.3.2(b)项（现为(b)款）保持一致。

(a)⇐ 收货人未在第 ~~7(3)4.1.3~~ 条提及的时间和地点实际接管货物，（在承运人或履约方和继受运输合同的收货人之间也没有缔结明示或默示的合同）<sup>175</sup>；或

(b)⇐ 根据适用法律或规章不允许承运人向收货人交货，则承运人有权行使第 ~~2(b)~~ 款提及的权利和救济。

2. (b) 在第 ~~1(a)~~ 款特定的情况下，承运人有权行使下列部分或全部权利和救济，而风险、账款和费用<sup>176</sup>由可对货物主张权利的人承担：

(a)⇐ 将货物存放在任何合适的地方；

(b)⇐ 货物装载于集装箱内的，可以拆箱，或承运人认为根据当时的情况需要合理采取的其他措施；或

(c)⇐ 根据货物当时所在地的惯例或法规的要求将货物出售。

3. (e) 货物根据第 ~~2(c)(b)~~ 款出售的，承运人可从出售的价款中扣除必要的金额，

(a)⇐ 以支付或偿还因货物而发生的任何费用；以及

(b)⇐ 向承运人支付或偿还第 ~~45(1)9.5(a)~~ 条中提及的应付给承运人的其他任何款项。

在服从于上述扣除的前提下，承运人应为可对货物主张权利的人的利益而代为保管货物出售的价款。

#### 第 51 条

~~10.4.2~~ 承运人只有先向合同细节中载明的货物到达目的地时应予通知的人（如有的话）或收货人或以其他方式向控制方或托运人发出货物已到达目的地的合理预先<sup>177</sup>通知，才允许承运人行使第 ~~46~~~~10.4.1~~ 项下的权利。

<sup>175</sup> 如 A/CN.9/526 第 92 段所述，与会者对“在承运人或履约方和收货人之间继运输合同之后没有缔结明示或暗示的合同”这一句表示关切，认为这一句令人困惑，因为如果是“继运输合同之后”，则有可能被视为涉及仓储合同，而且，“明示或默示”这一概念据说令人费解。因此这一词语放在方括号内，今后可能删除。

<sup>176</sup> 如 A/CN.9/526 第 97 段所述，与会者关切地指出，在承运人行使第 10.4.1 项（现为第 50 条）为其规定的权利时，除了因灭失或损害而造成的费用之外还可能产生其他费用；货物的价值在某些情况下可能不足以偿付所造成的费用。在第 10.4.1(b)项（现为第 2 款）中添加“和费用”，是为了顾及这些关切。

<sup>177</sup> 如 A/CN.9/526 第 93 段所述，与会者不清楚为什么只需要通知即可，以及为什么承运人不必等待通知接收方作出答复或作出反应以后再行使其权利。在第 10.4.2 项（现为第 51 条）“通知”一词之前添加“合理的预先”，是为了顾及这些关切。



## 第 52 条.

~~10.4.3~~ 承运人或履约方行使第 ~~50(2)~~~~10.4.1(b)~~条提及的权利，是作为可对货物主张权利的人的代理人行事，~~但对于这些货物的灭失或损坏不承担任何赔偿责任，除非只有当货物的灭失或损坏是由于[承运人或履约方一个人故意或者明知可能造成这种灭失或损坏而轻率作为或不作为造成的时]~~，才应<sup>178</sup>对这些货物的灭失或损坏承担赔偿责任。<sup>179</sup>

## 第 11 章. 控制权

### 第 53 条.

~~11.1~~ [货物的控制权[是指][包括][包含]与承运人就修改运输合同达成协议的权利<sup>180</sup>和根据运输合同在第 ~~7(1)~~~~4.1.1~~条所规定的责任期内就货物向承运人下达指示的权利。]<sup>181</sup>向承运人下达指示的权利包括：

- ~~(a)~~ (↔) 不变更运输合同) <sup>182</sup>而就该货物下达指示或变更指示的权利；
- ~~(b)~~ (↔) 在货物到达目的地之前请求交付货物的权利；
- ~~(c)~~ (↔) 用其他任何人包括控制方替代收货人的权利；
- ~~[(d)]~~ (↔) 与承运人就修改运输合同达成协议的权利。]<sup>183</sup>

<sup>178</sup> A/CN.9/526 第 94 段中所表达的关切是，第 10.4.3 项（现为第 52 条）的写法可能被认为是暗示承运人的作为或不作为会造成履约方的责任。删除“作为可对货物主张权利的人的代理人行事，但……不承担任何赔偿责任”以及添加“才应承担赔偿责任”，是为了顾及这一关切。

<sup>179</sup> 如 A/CN.9/526 第 94 段所述，与会者提出在“承运人”之后添加“或履约方”并删除“本人”一词。这两项建议都在案文中得到采纳。A/CN.9/526 第 96 段中的一项建议是，第 10.4.3 项（现为第 52 条）和第 10.4.1 项（现为第 50 条）在内容上有类似之处，应当在其措词上反映出来，据认为这项建议未得到足够的支持，因此未在案文中反映出来。

<sup>180</sup> A/CN.9/526 第 103 段中提出的一项关切是，第~~(a)~~项（现为(d)款）应当删除，以保持控制方可能对承运人下达的任何指示的单方面性质，而不是对运输合同的条款作任何变更，因为后者需要该合同各方当事人共同约定。与会者针对这一点指出，由于这一条文明确了在运输期间控制方应被视为承运人的对应方，因此这一条文有助于确定控制权的定义。为了顾及这些关切，可以把第~~(a)~~项（现为(d)款）放在方括号内，并把象第~~(a)~~项（现为(d)款）这样的短语放在第 11.1 款（现为第 53 条）的起始语中。还应注意的是，如果以起始语的第一句为依据在第 1(g)条中列入一项定义，则必须调整起始语的第一句。

<sup>181</sup> 工作组似应考虑是否对这一句作某些变动，将其挪到第 1(g)条“控制权”的定义中。如果工作组决定挪动这一句，就应重新考虑对起始语以及(d)项上文脚注 180 提出的修改建议。

<sup>182</sup> A/CN.9/526 第 102 段中提出的关切是，“不变更运输合同……下达指示或变更指示的权利”这一句读起来自相矛盾。对此有与会者指出，应当从实质上对两种情形加以明确区分，一种是就货物下达的指示作略微的或“正常的”变更，另一种是对运输合同进行更为实质性的修改。为了反映这些关切，可以删去方括号内的词语，因为根据第 11.3(a)项（现为第 55(1)条）中所阐明的行使这一权利的限度，这些词语看来是多余的。

## 第 54 条.

1. 11.2—(a) 未签发任何可转让运输单证或可转让电子记录的，适用下列规则：

(a) ⇔ 托运人为控制方，除非托运人[和收货人约定另一个人为控制方，且托运人将此通知承运人。托运人和收货人可以约定收货人为控制方][指定收货人或另一人为控制方]<sup>184</sup>

(b) ⇔ 控制方有权将控制权转让给另一个人，此种转让后转让人即失去其控制权。转让人[或受让人]<sup>185</sup>应将这种转让通知承运人。

(c) ⇔ 控制方根据第 ~~5311.1~~ 条行使控制权时应出示适当的身份证件。

~~(d) ⇔~~ 货物抵达目的地而且收货人请求交付货物时，控制权[即告终止][即转让给收货人]<sup>186</sup>

2. (b) 签发可转让运输单证的，适用下列规则：

(a) ⇔ 持单人<sup>187</sup>是唯一的控制方，所签发的可转让运输单证不止一份正本的，所有正本单证的持有人是唯一的控制方。

(b) ⇔ 持单人有权根据第 ~~5912.1~~ 条通过将可转让运输单证转给另一个人转让控制权，此种转让后转让人即失去其控制权。所签发的单证不止一份的，须转让所有正本单证方可实现控制权的转让。

(c) ⇔ 为了行使控制权，如经承运人要求，持单人应向承运人出示可转让运输单证。所签发的单证不止一份正本的，[除承运人已经代表要求行使控制

<sup>183</sup> 见上文脚注 180。

<sup>184</sup> A/CN.9/526 第 105 段中提出的问题是，当收货人不是运输合同的当事方时，为什么须取得收货人的同意，才能指定托运人以外的控制方。另据认为，如果合同规定托运人为控制方，则第(c)项（现为第 1(b)款）赋予其将其控制权单方面移转给另一人的权力。为了顾及这些关切，把“除非托运人”之后的词语放在方括号内，以备删除，并在方括号内加入一段案文：“指定收货人或另一人为控制方”。

<sup>185</sup> 针对 A/CN.9/526 第 107 段中提到的关切，即在某些国家不能只凭受让人向承运人发出通知而完成控制权的移转，不妨删除第 11.2(a)(c)项（现为第 1(b)款）中的“或受让人”这一词语。这一词语放在方括号内。

<sup>186</sup> 如 A/CN.9/526 第 106 段和 A/CN.9/WG.III/WP.21 第 188 段所述，在最后交付货物之前，货物仍归控制方控制。但是，对于在签发非转让运输单证或电子记录的情况下到何时方可行使控制权的问题，第 11.2 款（现为第 54 条）只字未提。据认为，不妨根据所提出的意见加入一些内容，为此添加了第 11.2(a)(d)项（现为第 1(d)款）。但是，A/CN.9/526 第 106 段还指出下述关切：即有可能妨碍托运人向承运人下达在承运人收到托运人有关货款付讫的确认前不得交付货物的一般指示。此外，由于第 53 条规定，控制权是在第 7 条载明的责任期内向承运人下达指示的权利，或许没有必要指明控制权结束的时间。

<sup>187</sup> 如 A/CN.9/526 第 109 段所述，关于需提及“持单人”的问题，从第 1.12 款（现为第 1(f)条）中“持单人”的定义来看，似乎是没有必要的。

权的人持有的正本之外，]应出具所有正本，否则不能行使控制权<sup>188</sup>。

~~(d)~~ 持单人发出的第 56(b)、(c)和(d)~~11.1(一)、(二)和(三)~~条所提及的任何指示根据第 55~~11.3~~条生效后，即应在可转让运输单证中作出说明。

3. ~~(e)~~ 签发可转让电子记录时：

(a)~~(一)~~ 持单人为唯一的控制方并有权根据第 62.4条提及的程序规则通过可转让电子记录将控制权转给另一人，此种转让后转让人即失去其控制权。

(b)~~(二)~~ 为了行使其控制权，如经承运人要求，持单人应依照第 62.4条提及的程序规则证明其是持单人。

(c)~~(三)~~ 持单人发出的第 53(b)、(c)和(d)~~11.1(一)、(二)和(三)~~条所提及的任何指示根据第 55~~11.3~~条生效后，即应在电子记录中作出说明。<sup>189</sup>

4. ~~(d)~~ 虽有第 62~~12.4~~条，非托运人或非第 317.7条提及的人未行使控制权即转让控制权，应在此种转让后被解除运输合同或本文书对控制方规定的责任。<sup>190</sup>

## 第 55 条

1. ~~11.3~~—(a) 第 1 款备选案文 A<sup>191</sup>

在服从于本条第 2 和 3(b)和(e)款的前提下，如果第 53(a)、(b)或(c)~~11.1(一)、(二)或(三)~~的任何指示

(a)~~(一)~~ 在送达执行人时能够按指示中的条件合理地执行；

(b)~~(二)~~ 不妨碍承运人或履约方的正常运作；以及

(c)~~(三)~~ 不会对承运人、履约方或同一航次运输的其他货物的任何利益方造成任何额外的费用、损失或损害，则承运人应执行该指示。如果有理由预期本款(a)、(b)、(c)~~(一)、(二)和(三)~~项中的一项或多项条件无法满足，则承运人没有义务执行该指示。<sup>192</sup>

<sup>188</sup> 如 A/CN.9/526 第 110 段所述，工作组一致认为，第 11.2(b)~~(一)~~项（现为第 2(c)款）并未充分论及持单人未向承运人出具可转让单据所有副本的情形所产生的后果；在这种情况下，承运人应有权拒绝服从控制方下达的指示。工作组普遍认为，如果控制方未出具提单的所有副本，就无法行使控制权；还应对控制方应出具提单所有副本的规则规定例外情形，以顾及提单的一份正本已为承运人拿到的情形。为了顾及这些关切，与会者建议在第 11.2(b)~~(一)~~项（现为第 2(c)款）中添加上述词语。

<sup>189</sup> 如 A/CN.9/526 第 112 段所述，工作组推迟审议第 11.2(c)项（现为第 3 款），直到其更为确切地了解将以何种方式处理电子商务问题。

<sup>190</sup> 如 A/CN.9/526 第 113 段所述，工作组认为第 11.2(d)项（现为第 4 款）的实质内容基本上可以接受。

<sup>191</sup> 第 1 款的备选案文 A 所依据的是文书草案原来的案文。

<sup>192</sup> 如 A/CN.9/526 第 117 段所述，工作组普遍认为，第 11.3(a)项（现为第 1 款）应当改写，以反映第 114 至 116 段中提出的意见和建议。工作组商定，该款的新的结构应当是，首先述及承

## 第 1 款备选案文 B

在服从于本条第 2 和 3 款的前提下，在下列情况下，承运人应有义务执行第 53(a)、(b)和(c)11.1(一)、(二)和(三)条提到的任何指示：

(a)⇔ 下达此种指示的人有权行使控制权；

(b)⇔ 指示送达承运人之能够按指示中的条件合理地执行；

(c)⇔ 指示不会干扰承运人或履约方的正常运作。<sup>193</sup>

2. ~~(b)~~ 在任何情况下，控制方均应赔偿补偿<sup>194</sup>承运人、履约方以及同一航次运输的其他货权方所支付的任何额外费用，并赔偿其因执行本条规定的任何指示而可能遭受的任何损失或损害。<sup>195</sup>

3. ~~(e)~~ [如果承运人

(a)⇔ 有理由预期执行本条提及的一项指示将造成额外的费用、损失或损害；并且

(b)⇔ 仍然愿意执行该指示，则承运人有权向控制方收取担保。]承运人提出请求的，控制方应按合理预期的额外费用、损失或损害的数额提供担保。<sup>196</sup>

4. ~~(d)~~ 承运人应对其违反在本条第 1 款项下的义务，未遵守控制方的指示所造成的货物灭失或损害承担赔偿责任。<sup>197</sup>

运方在哪些情况下应服从控制方下达的指示，然后论述执行或不执行此类指示的后果。工作组请秘书处拟定这一条文的修订草案并附上可能的备选案文，供今后届会继续讨论。

<sup>193</sup> 如 A/CN.9/526 第 114 段所述，为了避免第 11.3(a)项（现为第 1(c)款）与第 11.1(一)项（现为第 53(b)条）在控制权以及可能产生“额外费用”的问题上发生抵触，与会者建议，要么承运人不应当有义务执行根据第 11.1(一)项（现为第 53(b)条）所收到的指示，要么第 11.3(a)项（现为第 1(c)款）应当将承运人按指示执行的义务限于该指示不会造成“大笔”额外费用的情形。另外如 A/CN.9/526 第 115 段所述，工作组普遍支持删除第 11.3(a)项（现为第 1(c)款）。考虑到这些建议，第 11.3(a)项（现为第 1 款）可以按所说明的办法改写，而第 11.3(c)项（现为第 3 款）项下的承运人的权利可以按下文脚注 196 说明的办法更加严格一些。另外删除第 11.3(a)项（现为第 1(c)款）。

<sup>194</sup> 如 A/CN.9/510 第 56 段和 A/CN.9/526 第 118 段所述，“赔偿”概念给人造成控制方可能承担赔偿责任的不正确的印象，这一概念应当改为“补偿”，使其与控制方正当行使其控制权更为一致。

<sup>195</sup> 对 11.3(b)项（现为第 2 款）作出修改，是因为考虑到 A/CN.9/526 第 117 段中提出的建议，即该款的新的结构应当首先述及承运人在哪些情况下服从控制方下达的指示，然后论及执行或不执行此种指示的后果。

<sup>196</sup> 尽管 A/CN.9/526 第 119 段中指出，与会者认为第 11.3(c)项（现为第 3 款）“基本上可以接受”，但还是结合关于第 11.3(a)项（现为第 51(1)条）的意见作出所说明的修改。见上文脚注 193。

<sup>197</sup> 如 A/CN.9/526 第 116 段所述，与会者就承运人根据第 11.3 款（现为第 55 条）承担的义务的性质的提出了问题，并就承运人究竟是有履行义务，还是有尽最大努力执行控制方下达的指

第 56 条.

11.4 根据第 ~~53(b)~~~~11.1(c)~~条规定的指示交付货物应视为在目的地交货，第 10 条章中有关此种交付的规定适用于此种货物。<sup>198</sup>

第 57 条.

11.5 承运人或履约方在其保管货物期间如果有取得第 ~~27(a)~~~~7.3(a)~~条所提之外的信息、指示或单证的合理需要，应向控制方索取此种信息、指示或单证控制方应根据承运人或此种履约方的请求提供此种信息。<sup>199</sup>承运人作出合理努力后无法确定和找到控制方的，或控制方无法向承运人提供适当信息、指示或单证的，该项义务应由托运人或第 ~~31~~~~7.7~~条提及的人承担。

第 58 条.

11.6 当事人可以协议变更第 ~~53(b)~~和~~(c)~~~~11.1(c)~~和~~(d)~~以及第 ~~5~~~~11.3~~条。当事人还可限制或排除第 ~~54(1)(b)~~~~11.2(a)~~条所提及的控制权的可转让性。签发可转让运输单证或可转让电子记录的，必须在合同细节中说明或纳入<sup>200</sup>本款提及的任何协议。

示的不大严格的义务，提出了问题。但是，如果承运人能够证明其已作出合理的履约努力，或者在当时的情况下履约是不切实际的，则承运人不应承担未履约的后果。关于未履约的后果，与会者指出，文书草案应当作出更具体的规定，例如，确定承运人应承担的赔偿责任的类型以及不履约对今后执行合同的影响。为了支持这些观点添加了新的第 11.3(d)项（现为第 4 款）。关于显然应当执行而实际并未执行的后果问题，应当假设，暗含的意思是规定承运人将对损害承担责任。如果工作组决定列入一个大意如此的条文，工作组似应考虑是否对此种责任作出限制。

<sup>198</sup> 如 A/CN.9/526 第 120 段所述，工作组认为第 11.4 款（现为第 56 条）的实质内容基本上可以接受。

<sup>199</sup> 如 A/CN.9/526 第 121 段所述，下述建议未得到支持：第 11.5 款（现为第 57 条）应当允许承运人作出选择，以寻求“托运人或控制方”的指示。如 A/CN.9/526 第 122 段所述，关于除承运人之外补充提及履约方的建议得到普遍支持。另外考虑到 A/CN.9/526 第 123 段中提到的建议，还为澄清第 11.5 项（现为第 57 条）的措词作了修改。

<sup>200</sup> 如 A/CN.9/526 第 126 段所述，工作组普遍认为，第 11.6 款（现为第 58 条）的修订草案应当避免造成对当事方可自由偏离第 11 条（现为第 11 章）加以任何限制的印象。另外，第 11.6 项（现为第 58 条）的最后一句似乎暗示其只适用于签发可转让单证或电子记录的情形。这一点已在订正案文中间接提及，同时还按建议提到以提及方式纳入的协议。

## 第 12 章. 权利的转让

## 第 59 条.

~~1. 12.1.1~~ 签发可转让运输单证的，持单人有权以下列方式通过向他人转让此种单证转让其中包含的权利，

~~(a)↔~~ 如果是指示单证，适当背书给该其他人或空白背书，或

~~(b)↔~~ 如果是记名单证或空白背书单证，无须背书，或

~~(c)↔~~ 如果是凭记名方指示开出的单证而且转让是在第一持单人与该记名方之间发生，无须背书。<sup>201</sup>

~~2. 12.1.2~~ 签发可转让电子记录的，持单人有权根据第 ~~62.4~~ 条提及的程序规则通过转让电子记录转让其中包含的权利，不论该电子记录是不记名开出的还是凭记名方指示开出的。<sup>202</sup>

## 第 60 条.

~~1. 12.2.1~~ 在不影响第 ~~5741.5~~ 条的情况下，任何不是托运人并且不行使运输合同项下任何权利的持单人，不能仅仅因为持有单证而承担运输合同项下的任何责任。<sup>203</sup>

~~2. 12.2.2~~ 任何不是托运人但行使运输合同项下任何权利的持单人，承担[运输合同项下的任何责任，但以此种责任已载入可转让运输单证或可转让电子记录或可从其中查明为限][第 11 章对控制方规定的责任以及对托运人规定的支付运费、空舱费、滞期费和滞留赔偿费的责任，但以此种责任已载入可转让运输单证或可转让电子记录为限]。<sup>204</sup>

~~3. 12.2.3~~ 任何不是托运人的持单人，

<sup>201</sup> 如 A/CN.9/526 第 133 段所述，工作组中有人强烈支持按现在的措词保留第 12.1.1 项（现为第 59(1)条）的案文，以便促进统一和照顾到可转让电子记录。注意到 A/CN.9/526 第 132 段中就某些国家的法律允许使用的记名可转让单证提出的关切。

<sup>202</sup> 如 A/CN.9/526 第 134 段所述，关于第 12.1.2 项（现为第 2 款）的讨论，将在日后结合文书草案中有关电子记录的其他条文进行。

<sup>203</sup> 如 A/CN.9/526 第 136 段所述，工作组中有的与会者支持下述观点：第 12.2.1 项（现为第 1 款）中的概念是多余。但是，工作组中似乎没有就作出这一结论获得足够的支持。

<sup>204</sup> 如 A/CN.9/526 第 140 段所述，工作组请秘书处适当考虑到所表达的意见的情况下拟定第 12.2.2 项（现为第 2 款）的订正草案。但是前面第 137 至 139 段中表达的观点不一致。主张修订这一案文的与会者请求，该项应对行使运输合同项下的任何权利的持单人根据该合同应承担哪些责任作出规定。尽管对这种分细目列出的做法提出反对意见，但仍为修订案文作出尝试。应当注意的是，有一类相关的赔偿责任可能应加以考虑：对货物造成的灭失、毁损或损害的赔偿责任（但在任何情况下都排除对违反第 7.1 款（现为第 25 条）规定的托运人义务的赔偿责任）。

(a)↔ 根据第 ~~42.2~~ 条与承运人约定以可转让电子记录替代可转让运输单证或以可转让运输单证替代可转让电子记录，或

(b)↔ 根据第 ~~5912.1~~ 条转让其权利，就第 ~~112.2.1~~ 和 ~~212.2.2~~ 款而言，并不是行使运输合同项下的任何权利。<sup>205</sup>

### 第 61 条

[~~12.3~~ 未根据运输合同签发可转让运输单证或可转让电子记录的，应根据适用于该运输合同的国内法有关权利转让的适用法律的规定转让该运输合同项下的权利。这种权利的转让可以通过电子通信方法进行。[转让人或受让人]未将此种转让通知承运人的，控制权的转让不能完成。]<sup>206</sup>

### 第 62 条

[~~12.4~~ 未根据运输合同签发可转让运输单证或可转让电子记录的，当该运输合同项下的权利转让包括被转让权利的相关责任或与之而来的责任的转移时，转让人和受让人应在此种责任方面负连带责任除非承运人同意，不得解除转让人的责任。]<sup>207</sup>

<sup>205</sup> 如 A/CN.9/526 第 141 款所述，工作组认为第 12.2.3 项（现为第 3 款）的实质内容基本上可以接受。

<sup>206</sup> 如 A/CN.9/526 第 142 段所述，有与会者对第 12.3 款（现为第 61 条）可能同一些国家的国内法发生冲突表示关切，因为这些国家的国内法规定，权利转让通知必须由转让人发出，而不能由转让人或受让人发出。A/CN.9/526 第 142 段中提出了备选建议，但是第一项建议——包括在最后一句补充提及适用于运输合同的国内法——可能与 A/CN.9/526 第 143 段中提到的后一项建议有冲突，因为后一项建议在第一句中笼统提及“适用的法律”，而不是提及“适用的国内法的规定”，以避免可能出现的复杂的法律冲突问题。因此，备选建议更可取，即删除最后的词语“由转让人或受让人”，并把这些词语放在方括号内。另外关于在第一句中提及及适用的法律的备选建议被采纳，整个条款按建议放在方括号内。

<sup>207</sup> 如 A/CN.9/526 第 148 段所述，根据有关第 12 条草案（现为第 12 章）特别是有关第 12.4 款（现为第 62 条）的讨论，工作组请秘书处拟定第 12.4 款（现为第 62 条）的订正草案并将其放在方括号内，同时适当考虑到所提出的各种意见。在 A/CN.9/526 第 147 段中提出的有关建议是，转让人和受让人的赔偿责任不一定是连带责任。与会者提出的备选建议是，未经承运人同意不得解除转让人的赔偿责任。

此外，工作组似应审议下述备选案文以取代第 61 和 62 条：

#### “第 61 条之二

1. 未签发可转让运输单证和可转让电子记录的，运输合同项下的权利的转让应由规范此种权利转让合同的法律管辖，或者，权利以合同以外的其他方式转让的，权利的转让应由规范此种转让的法律管辖。[但是，据称可被转让的权利的可转让性应由适用于运输合同的法律管辖。]

2. 不论依照第 1 款适用何种法律，转让可以通过电子手段进行，而且，为了取得效力，必须[由转让人或者由受让人]将转让事宜通知承运人。

## 第 13 章. 诉权

### 第 63 条.

#### 备选案文 A <sup>208</sup>

~~13.1~~ 在不影响第 ~~64~~~~13.2~~ 和 ~~65~~~~13.3~~ 条的情况下，只能由以下各方对承运人或履约方主张运输合同项下的权利：

(a) ~~(a)~~ 托运人，

(b) ~~(b)~~ 收货人，

(c) ~~(c)~~ 托运人或收货人已向其~~转~~让<sup>209</sup>权利的任何第三方，视上述哪一方因违反运输合同而遭受损失或损害而定，

(d) ~~(d)~~ 按照适用的国内法已通过代位取得运输合同项下权利的任何第三方，例如保险人。诉权通过上述让与或代位而发生转移的，承运人和履约方有权针对该第三人援引根据运输合同和本文书享有的所有抗辩理由和责任限制。<sup>210</sup>

#### 备选案文 B

任何人对履行运输合同项下产生的或与之相关的任何义务享有正当的权益，当该人遭受损失或损害时，可以主张该合同项下或与之相关的任何权利。<sup>211</sup>

### 第 64 条.

~~13.2~~ 签发可转让运输单证或可转让电子记录的，持单人有权向承运人或履约方主张运输合同项下的权利，而无须证明不论其本人是否遭受了损失或损害。该

---

3. 转让包括被转让权利的相关责任或与之而来的责任的，转让人和受让人就此种赔偿责任承担连带责任。”

<sup>208</sup> 第 63 条的备选案文 A 所依据的是文书草案原来的案文。

<sup>209</sup> 提出这一修改建议，是为了使本条的措词与本章中的其他条款一致。

<sup>210</sup> 如 A/CN.9/526 第 157 段所述，尽管有的与会者坚决主张删除第 13.1 款（现为第 63 条），但工作组决定将有关第 13.1 款（现为第 63 条）的任何决定推迟到完成对各项条款草案的审查并进一步讨论文书草案适用范围以后作出。

<sup>211</sup> 如 A/CN.9/526 第 157 段所述，工作组请秘书处编写一份形式为一般声明的备选案文，承认对运输合同享有合法权益的任何人在遭受损失或损害时享有行使诉权的权利。工作组似应考虑这一措词是否适当论及货运代理人的情形。



持单人本人未遭受损失或损害的，应视其代表遭受此种损失和损害的一方行事。<sup>212</sup>

### 第 65 条.

~~13.3~~ 签发可转让运输单证或可转让电子记录的，如果索赔人不是第 ~~13.1~~ 条提及的人之一持单人，除承担举证责任证明其因违反运输合同而遭受损失或损害之外，该索赔人还必须证明持单人未遭受此种提赔所涉及的损失或损害。<sup>213</sup>

## 第 14 章. 诉讼时效

### 第 66 条.

#### ~~14.1~~ 备选案文 A <sup>214</sup>

司法或仲裁程序未在[一]年期限内提起的，应免除承运人对货物的所有责任。司法或仲裁程序未在[一]年期限内提起的，应免除托运人在本文第 7 章项下的所有责任。<sup>215</sup>

<sup>212</sup> 尽管从措词方面来说似乎未就第 13.2 款（现为第 64 条）（见 A/CN.9/526 第 160 和 161 段）向秘书处提出任何请求，但还是可以根据提出的建议改进措词。另外，最后一句是否有必要，也是有疑问的。事实上，如果承认持单人的权利，而不考虑此种持单人是否遭受损失或损害，那么持单人与遭受损失或损害的人之间的关系仍然不在文书草案的范围之内。

<sup>213</sup> 从 A/CN.9/526 第 162 段关于这一条文的论述来看，并未请秘书处拟定新的草案。但是，标出部分显示了某些措词上的修改建议。

<sup>214</sup> 第 66 条的备选案文 A 所依据的是文书草案原来的案文。

<sup>215</sup> 如 A/CN.9/526 第 169 段所述，工作组请秘书处将“一”放在方括号内，并拟定第 14.1 款（现为第 66 条）的订正草案，同时适当考虑到所提出的各种意见。

A/CN.9/526 第 166 段中提出的关切是，为什么对托运人的诉讼时效只提及文书草案第 7 条（现为第 7 章）对托运人规定的赔偿责任，为什么不同时提及其他条款例如第 9 条（现为第 9 章）对托运人规定的赔偿责任。另一项建议是，凡是根据运输合同均应承担赔偿责任的人都应列入第 14.1 款（现为第 66 条）。可以这样说，虽然由运输合同产生的所有赔偿责任并非都由文书草案规范，例如，承运人对其未运送货物的责任，但第 14 条（现为第 14 章）适用于文书草案所规范的所有赔偿责任，还是妥当的。

A/CN.9/526 第 166 段提出的建议是，干脆规定任何与文书草案所涉及的事项有关的诉讼都是有时效限制的（或任何已消灭的权利），这项建议倒是一种不错的办法。

A/CN.9/526 第 167 段中提出的另一个关切是，时间的推移是消灭权利还是禁止提起诉讼。根据《海牙——维斯比规则》（第 3(6)条）、《铁路运输公约》——《铁路货运合同统一规则》（第 47）、华沙公约（第 29 条）以及可能还有《公路货运合同公约》（第 32 条），时间的推移消灭权利。根据《汉堡规则》（第 20 条）、1980 年《多式联运公约》（第 25 条）、《内河货运合同公约》（第 24 条）和《蒙特利尔公约》（第 35 条），时间的推移消灭诉讼。可取的做法是，目前不妨审议这两个备选案文。为此又提出备选案文 B。

备选案文 B

司法或仲裁程序未在[一]年期限内提起的，本文书项下一切与货物运输有关的[权利][诉讼]即应消灭[丧失时效]。

第 67 条

14.2 第 ~~66~~14.1 条提到的期限，自承运人根据第 7(3)或 7(4)4.1.3 或 4.1.4 条完成对收货人交付有关货物之日起算，没有交付货物的，自本应交付货物的[最后]一日起算。期限起算当日不包括在该期限内。<sup>216</sup>

第 68 条

14.3 被索赔人可在该期限内任何时候通过向索赔人声明而延长该期限。再次声明或多次声明，可进一步延长该期限。<sup>217</sup>

第 69 条

14.4 即使第 ~~66~~14.1 条提及的期限届满以后，根据本文书被认定负有责任的人仍可提起赔偿诉讼，但该赔偿诉讼必须在以下期限中较晚的期限内提起

(a) 诉讼所在国的法律所允许的时间；或

(b) 备选案文 A<sup>218</sup>

<sup>216</sup> 如 A/CN.9/526 第 174 段所述，工作组请秘书处保留第 14.2 款（现为第 67 条）的案文，同时考虑到根据提出的意见可能提出的备选案文。

A/CN.9/526 第 170 段中提出的关切是，由于“运输合同中”的交货日期可能比实际交货日期早得多，实际交货日期是一个更可取的参照点。但是，与会者担心收货人可能单方面延误交货时间。案文中提到“承运人完成交付货物”之日，其实就是实际交货日。考虑到第 4.1.1 项（现为第 7(1)条）中的措词，可能为一致起见有必要加上“对收货人”这一词语。

A/CN.9/526 第 171 段还对在没有交付货物的情况下以理应交付货物的“最后一天”作为诉讼时效起算日提出关切。无论如何，在货物尚未交付的情况下，“最后一天”更难以确定。与会者建议删除这一词语。

A/CN.9/526 第 172 段中提出的另一个问题是，原告可能要等到诉讼时效期结束才能提出诉讼要求，而且有可能因超过诉讼时效而禁止此后对其提出任何反诉。防止发生这种情况的可能办法是，或者按第 172 段所述将反诉要求列入第 14.4(b)( $\square$ )项（现为第 69(b)( $\square$ )条）中，或者将其列入文书草案的单独条款。见下文第 14.5 款（现为第 71 条）的备选案文。

A/CN.9/526 第 173 段还提出，对托运人提出诉讼要求的起算日应当不同于对承运人提出诉讼要求的起算日。这样做看来会使问题更加复杂，没有必要。

<sup>217</sup> 如 A/CN.9/526 第 175 段所述，工作组认为第 14.3 款（现为第 68 条）的实质内容基本上可以接受。

<sup>218</sup> 第 69 条的备选案文 A 所依据的是文书草案原来的案文。

提起赔偿诉讼的人自下列事件之一发生之日起 90 天内，

- (一) 已解决索赔；或
- (二) 已收到向其本人送达的起诉文件。

#### 备选案文 B

自下列事件之一发生之日起 90 天内，

- (一) 提起赔偿诉讼的人已解决索赔；或
- (二) 已经对提起赔偿诉讼的人做出不得进一步上诉的最后判决。<sup>219</sup>

#### 第 70 条

14.4 之二即使第 6614.1 条提及的时效期限已过，本文书项下应承担责任的人仍可提出反索赔，但反索赔须在自提出反索赔的人被送达对其起诉的文件之日起 90 天之内提起。<sup>220</sup>

#### 第 71 条

[14.5 船舶的注册船东推翻根据第 36(3)8.4.2 条认定其为承运人的推定，即使第 6614.1 条提及的时效期限已过，仍可以对光船承租人提起诉讼，但此种诉讼必须在以下期限中较晚的期限内提起

- (a) 在诉讼所在国法律允许的时间内；或
- (b) 自注册船东同时做到以下两点之日起 90 天内，
  - (一) 证明该船在运输时被光船租用；以及
  - [(二) 适当指明光船承租人的身份。]<sup>221</sup>

<sup>219</sup> 如 A/CN.9/526 第 178 段所述，工作组请秘书处拟定第 14.4 款（现为第 69 条）的订正草案，同时适当考虑到所发表的各种意见。

A/CN.9/526 第 176 段中指出，在某些民法国家，在对诉案下达最后判决之前不可能提起赔偿诉讼，因此，与会者建议把 90 天期限改为从法院判决生效之日起开始计算。与会者提出的备选措词是，90 天期限应自对追偿索赔人的判决已最后不可更改之日起开始计算。备选案文 B 体现了这些建议。

<sup>220</sup> A/CN.9/526 第 177 段中重申，关于反诉要求，或者应根据第 14.4(b)(一)项（现为第 69(b)(一)条）作出规定，或者另起一项作出规定，但对它们的处理方式应当类似于第 14.4(b)(一)项（现为第 69(b)(一)条）的写法。第 14.4 款之二（现为第 70 条）作为一个单独条款阐明了这一规定。

<sup>221</sup> 如 A/CN.9/526 第 182 段所述，工作组请秘书处拟定第 14.5 款（现为第 71 条）的订正草案，同时适当考虑到所提出的各种意见。另外还注意到工作组请秘书处将第 8.4.2 项（现为第 36(3)条）放在方括号内保留。为此工作组请秘书处将第 14.5 款（现为第 71 条）放在方括号内保留，同时注意后一条款的去留与前者有关。

第 15 章. 管辖权<sup>222</sup>

备选案文 A

第 72 条.

在根据本文书规定进行的有关货物运输的司法程序中，原告可在其选择的法院提起诉讼，该法院按其所在国法律规定有权管辖，而且下列地点之一在其管辖范围之内：

\_\_\_\_ (a) 被告的主要营业地，或者无主要营业地的，被告的惯常居所；\_\_\_\_\_

\_\_\_\_ [(b) 合同订立地，但该合同须是通过被告在该地的营业所、分支机构或代理机构订立的；或]<sup>223</sup>\_\_\_\_\_

\_\_\_\_ (c) 收货地或交货地；或\_\_\_\_\_

\_\_\_\_ (d) 运输单证或电子记录中为此目的而指定的任何其他地点。\_\_\_\_\_

第 73 条.

尽管有第 72 条，如果载货船舶（或任何载货船舶）或任何其他属于承认人的船舶，在一缔约国的任何港口或地点，按照该国适用的法律规则和国际法规则被扣留，就可在该港口或该地点的法院提起诉讼。

---

A/CN.9/526 第 179 段中注意到第 14.5 款（现为第 71 条）与第 8.4.2 项（现为第 36(3)条）之间的联系，并保留了第 14.5 款（现为第 71 条）前后的方括号。

A/CN.9/526 第 180 段中提出的关切是，如果货物索赔人在辨认承运人时遇到困难，90 天的期限将无济于事。与会者认为，可以通过目前的第 14.5(b)(-)项（现为(b)(-)款）来解决这一问题。

另外建议将第 14.5(b)(-)和(-)项（现为(b)款）合并为一项，因为第(-)项被认为具有足够严格的条件纳入第(-)项。提出了订正案文。

<sup>222</sup> 如 A/CN.9/526 第 159 段所述，工作组请秘书处拟定关于管辖权和仲裁问题的条文草案，可能的话一并提出反映讨论过程中的各种意见和建议的备选案文。

拟定了两个关于管辖权和仲裁的条文的备选案文，都是以《汉堡规则》第 21 和 22 条为依据的，但作了必要的文字改动。第 15 章和第 16 章的备选案文 A 完全照搬《汉堡规则》的规定，第 15 章和第 16 章的备选案文 B 略去了海事委员会统一海上运输法国际小组委员会建议删除的条款（见《1999 年海事委员会年鉴》，第 113 页，另外详见《1997 年海事委员会年鉴》，第 350-356 页。

<sup>223</sup> 见上文脚注 30。

第 74 条.

1. 根据本文书进行的有关货物运输的任何诉讼程序，不得在第 72 或 73 条没有规定的地点进行。本条不妨碍各缔约国采取临时性或保护性措施的管辖权。

第 75 条.

1. 如果已经在按第 72 或第 73 条规定有管辖权的法院提起诉讼，或已经由这样的法院作出判决，相同当事方之间不得基于相同理由提起新的诉讼，除非受理第一次诉讼的法院的判决在新诉讼提起地所在国不能执行。

2. 就本章而言，为执行判决而采取措施，不应视为提起新的诉讼。

3. 就本章而言，按照第 73 条将诉讼转移到同一个国家的另一法院，或转移到另一个国家的法院，不应视为提起新的诉讼。

第 75 条之二.

尽管有本章以上各条款，在按照运输合同提出索赔之后，各方当事人达成的指定索赔人可以提起诉讼的地点的协议应属有效。

备选案文 B第 72 条.

在根据本文书规定进行的有关货物运输的司法程序中，原告可在其选择的法院提起诉讼，该法院按其所在国法律规定有权管辖，而且下列地点之一在其管辖范围之内：

(a) 被告的主要营业地，或者无主要营业地的，被告的惯常居所；

[ (b) 合同订立地，但该合同须是通过被告在该地的营业所、分支机构或代理机构订立的；或]<sup>224</sup>

(c) 收货地或交货地；或

(d) 运输单证或电子记录中为此目的而指定的任何其他地点。

第 73 条.

尽管有第 72 条，如果载货船舶（或任何载货船舶）或任何其他属于承认人的船舶，在一缔约国的任何港口或地点，按照该国适用的法律规则和国际法规则被扣留，就可在该港口或该地点的法院提起诉讼。

<sup>224</sup> 见上文脚注 30。

第 74 条.

根据本文书进行的有关货物运输的任何诉讼程序，不得在第 72 或 73 条没有规定的地点进行。本条不妨碍各缔约国采取临时性或保护性措施的管辖权。

第 75 条.

尽管有本章以上各条款，在按照运输合同提出索赔之后，各方当事人达成的指定索赔人可以提起诉讼的地点的协议应属有效。

第 16 章. 仲裁<sup>225</sup>

备选案文 A

第 76 条.

在不违反本章的情况下，各方当事人可以用书面证明的协议规定，任何可能发生的有关运输合同的争议，只要适用本文书，均应提交仲裁。

第 77 条.

可转让运输单证或可转让电子记录已签发的，此种单证或记录必须载入仲裁条款或协议，或以提及方式明确将其纳入。租船合同载有该合同引起的争端应提交仲裁的条款，而依据租船合同签发的可转让运输单证或可转让电子记录并未特别注明此条款对持单人具有约束力的，承运人不得对已经诚信取得可转让运输单证或可转让电子记录的持单人援引该条款。

第 78 条.

原告可以选择在下列地点之一，提起仲裁程序：

(a) 一国的某一地点，其境内应有：

(一) 被告的主要营业地，或者无主要营业地的，被告的惯常居所；或

〔(二) 合同订立地，但该合同须是通过被告在该地的营业所、分支机构或代理机构订立的；或〕<sup>226</sup>

(三) 承认人或履约方收取交运货物的地点或交付货物的地点；或

(b) 仲裁条款或协议中为此目的而指定的任何地点。

---

<sup>225</sup> 见上文脚注 222。第 16 章的备选案文 A 完全照搬《汉堡规则》的规定，而第 16 章的备选案文 B 则略去了海事委员会统一海上运输法国际小组委员会建议删除的条款。

<sup>226</sup> 见上文脚注 30。

第 79 条.

仲裁员或仲裁庭应当适用本文书的各项规则。

第 80 条.

第 77 和 78 条应视为每一仲裁条款或协议的一部分，仲裁条款或协议中的规定，凡与这两个条款不一致的，均属无效。

第 80 条之二.

本章各条概不影响有关运输合同的索赔提出之后，各方当事人所订立的仲裁协议的效力。

备选案文 B第 76 条.

在不违反本章的情况下，各方当事人可以用书面证明的协议规定，任何可能发生的有关运输合同的争议，只要适用本文书，均应提交仲裁。

第 77 条.

可转让运输单证或可转让电子记录已签发的，此种单证或记录必须载入仲裁条款或协议，或以提及方式明确将其纳入。租船合同载有该合同引起的争端应提交仲裁的条款，而依据租船合同签发的可转让运输单证或可转让电子记录并未特别注明此条款对持单人具有约束力的，承运人不得对已经诚信取得可转让运输单证或可转让电子记录的持单人援引该条款。<sup>227</sup>

第 78 条.<sup>228</sup>第 79 条.

仲裁员或仲裁庭应当适用本文书的各项规则。

<sup>227</sup> 备选案文 B 中关于仲裁的条文第 73 条的修改案文并非照搬《汉堡规则》第 22.2 条，因为据认为《汉堡规则》第 22.2 条过于具体。

<sup>228</sup> 为了使备选案文 B 准确地反映海事委员会统一海上运输法国际小组委员会的审议情况，这一条款被略去。关于适当的替代条款，海事委员会尚未作出决定。（再参见《1999 年海事委员会年鉴》，第 113 页，详见《1997 年海事委员会年鉴》，第 350-356 页）。

第 80 条.

本章的任何规定不影响有关运输合同的索赔提出之后，各方当事人所订立的仲裁协议的效力。

第 17 章.15 共同海损

第 81 条.

~~15.1~~ 本文书的任何规定不妨碍适用运输合同或国内法中关于共同海损理算的规定。<sup>229</sup>

第 82 条.

~~1. 15.2~~ 除诉讼时效的规定外，本文书有关承运人对货物灭失或损坏的赔偿责任的规定也应用以确定收货人可否拒绝共同海损分摊，并用以确定承运人就已支付的任何此种分摊额或救助费对收货人的赔偿责任。

2. 司法或仲裁程序未在自共同海损计算表签发之日[一年]期限内提起的，所有涉及共同海损分摊的[诉讼][权利]即应[丧失时效][消灭]。<sup>230</sup>

第 18 章.16 其他公约

第 83 条.

16.1 之二在不违反第 86.16.2 条的情况下，本文书所载任何规定不妨碍缔约国适用在本文书缔结之日业已生效、且强制适用于主要运输方式不是海上运输的货物运输合同的其他国际公约。<sup>231</sup>

<sup>229</sup> 如 A/CN.9/526 第 186 段所述，工作组普遍支持继续将关于共同海损的《约克—安特卫普规则》纳入运输合同。工作组认为第 15.1 款（现为第 81 条）的实质内容基本上可以接受。

<sup>230</sup> 如 A/CN.9/526 第 188 段所述，有与会者提出，应当用更明确的措词表明文书草案的诉讼时效规定不适用于共同海损。由于第 15.2 款（现为第 1 款）申明，关于承运人赔偿责任的规定决定收货人可否拒绝共同海损分摊额并决定承运人的赔偿责任，提及诉讼时效规定令人混淆。与会者建议将其删除。如果添加具体的诉讼时效规定的话，尤其如此。

A/CN.9/526 第 188 段中提出的另一项建议是，关于共同海损裁决的诉讼时效，可以确立一个单独的条款，例如，共同海损的诉讼时效自发布共同海损计算表起算。拟定了一个案文并添加在第 15.2 款（现为第 2 款）结尾处。这样一个条文或许可以涵盖共同海损分摊额要求和赔偿要求。

A/CN.9/526 第 189 段中提出的一个问题是，第 15.2 款（现为第 1 款）是否还应包括因迟延和滞期而造成的损失赔偿责任。关于这个问题，工作组似乎尚未作出决定。

<sup>231</sup> 在前面关于第 4.2.1 项（现为第 8 条）以及关于文书草案与其他运输公约以及国内法规的关系的论述中曾经提到（见上文脚注 42），A/CN.9/526 第 247 和 250 段指出，与会者还指示秘书处拟定一个公约冲突条文，以便可能将其插入第 16 条（现为第 18 章）中。与会者提出，这



第 84 条.

16.2 之二在本文书缔约方之间，本文书的规定优先于本文书缔约方早先可能加入的条约的规定[或与本文书的规定不符的早先条约的规定。]<sup>232</sup>

第 85 条.

16.1 本文书并不改变关于[海运]<sup>233</sup>船舶作业责任限制的国际公约或国内法所规定的承运人或履约方的权利或义务。

第 86 条.

16.2 对于根据任何有关[海上]<sup>234</sup>旅客及其行李运输的公约或国内法应由承运人负责的任何行李灭失、毁损或延迟交付，不产生本文书项下规定的赔偿责任。

第 87 条.

16.3 对于核事故造成的损害，核设施的经营人根据以下规定对这种损害负有责任的，不产生本文书项下规定的任何赔偿责任：

(a) 经 1964 年 1 月 28 日附加议定书修订的 1960 年 7 月 29 日《关于核能领域第三方责任巴黎公约》、经 1988 年 9 月 21 日《关于适用维也纳公约和巴黎公约的联合议定书》修订并经 1997 年 9 月 12 日《修订 1963 年关于核损害民事责任维也纳公约议定书》修订的 1963 年 5 月 21 日《关于核损害民事责任维也纳公约》或 1997 年 9 月 12 日《关于核损害附加赔偿公约》，或

(b) 管辖此类损害赔偿责任的国内法，但以该国内法在所有方面同《巴黎公约》、《维也纳公约》或《关于核损害附加赔偿公约》一样有利于可能遭受损害的人为条件。<sup>235</sup>

样不但不会对下面脚注中提出的建议产生不利的影响，反而还会补充这一建议。这个新的第 16.1 款之二（现为第 83 条）的文字取自《汉堡规则》第 25(5)条。

<sup>232</sup> A/CN.9/526 第 196 段中提出，如果修改第 16.1 款（现为第 85 条），添加一些措词，说明除了对于本文书的非成员国，本文书草案将优先于其他运输公约，那将有所帮助，这一建议与《维也纳公约》第 30(4)条的规定是一致的。但有的与会者提出，这一新的条文应当放在单独条款中，而不是添加到现在的第 16.1 款（现为第 85 条）中，因为它涉及一个不同的和更为具体的问题并以相反的方向解决这一问题。这一新的条文为第 16.2 款之二（现为第 84 条）。

<sup>233</sup> 根据 A/CN.9/526 第 197 段中提出的建议，第 16.1 款（现为第 85 条）中的“海运”一词删除。

<sup>234</sup> 根据 A/CN.9/526 第 199 段中载列的指示，“海上”一词加上方括号。

<sup>235</sup> 如 A/CN.9/526 第 202 段所述，工作组请秘书处增补第 16.3 款（现为第 87 条）中列出的公约和文书，并拟定第 16.3 款（现为第 87 条）的订正草案，同时适当考虑到所提出的各种意见。

第 19 章.17 [合同自由的限度][合同条款]<sup>236</sup>

## 第 88 条.

~~1.17.1~~—(a) 除非本文书另有规定，任何偏离本文书的合同条款，其用意或效果是直接地或间接地排除、[或]限制[，或增加]承运人，履约方，托运人，控制方或收货人对违反本文书规定项下的任何义务的责任的，在此范围内一概无效。<sup>237</sup>

2. (b) 虽有第 ~~1(a)~~ 款的规定，承运人或履约方仍可增加其在本文书项下的责任和义务。<sup>238</sup>

3. (c) 任何将货物的保险利益让与承运人的条款一概无效。<sup>239</sup>

## 第 89 条.

~~17.2~~ 虽有本文书第 ~~45~~ 和第 ~~56~~ 章，承运人和任何履约方仍可排除或限制其对货物灭失或损坏的赔偿责任根据运输合同的条款，

(a) 在货物是活动物时，排除或限制其赔偿责任，除非证明灭失、损害或迟延是承运人或其雇员或代理人明知可能发生此种灭失、损害或迟延而仍轻率作为或不作为所致，或

(b) 在货物的性质或状况或进行运输的情况和条件使之有合理的理由达成一项特别协议时，排除或限制其对货物灭失或损害的赔偿责任，但须以不涉及

A/CN.9/526 第 200 段指出，第 16.3 款（现为第 83 条）中列出的公约不全，还应提及修正 1963 年《维也纳公约》的 1998 年议定书。

A/CN.9/526 第 201 段中提出，与会者建议在第 16.3 款（现为第 87 条）中列出的公约中增列涉及赔偿责任的其他公约，例如有关污染和事故的公约。但是对此提出一些反对意见，因此与会者建议，A/CN.9/526 第 202 段中提及的审查应当只涉及核损害领域的公约。

<sup>236</sup> 如 A/CN.9/526 第 204 段所述，与会者建议对本条草案的标题作出修订，以便更为准确地反映这一条文的内容，这一条文并非笼统涉及“合同自由的限度”，而是论及限制或增加运输合同所涉各方当事人承担的赔偿责任的各项条款。一个可能的替代办法是采用《汉堡规则》第 23 条的标题：“合同规定”。否则的话，现在的标题可能表明文书的规定具有基本的强制性质。

<sup>237</sup> 如 A/CN.9/526 第 213 段所述，工作组决定维持文书草案第 17.1(a)项（现为第 1 款）的案文，包括方括号内的“或增加”这一词语，以便今后的届会能够根据一项或多项新的提案继续进行讨论。如 A/CN.9/526 第 212 段所述，与会者提出，将在工作组下届会议之前向秘书处提供关于将“成熟当事方之间通过竞争方式议定的合同”排除在外的拟议条文草案，同时在拟定这一草案时将考虑到 A/CN.9/526 第 205 至 211 段中提出的各种问题。

<sup>238</sup> 如 A/CN.9/526 第 214 段所述，工作组认为第 17.1(b)项（现为第 2 款）的实质内容基本上可以接受。工作组决定去掉这一条文的方括号。

<sup>239</sup> 如 A/CN.9/526 第 215 段所述，工作组认为第 17.1(c)项（现为第 3 款）的实质内容基本上可以接受。

正常贸易过程中所进行的正常商业货运而且对该货物的运输未签发或不会签发可转让运输单证或可转让电子记录为条件。<sup>240</sup>

---

<sup>240</sup> 如 A/CN.9/526 第 217 段所述，工作组决定，文书草案应当保留第 17.2(a)项（现为(a)款）的实质内容，以便今后届会继续讨论。工作组请秘书处拟定替代措词，以便对运载活动物的承运人和履约方在出现严重过失时免除其责任的范围加以限制。另外，A/CN.9/526 第 218 段中指出，工作组认为第 17.2(b)项（现为(b)款）的实质内容基本上可以接受。由于与会者提出需对第 17.2(a)项和(b)项（现为(a)款和(b)款）采用不同的写法，开头语也要修改。关于活动物的问题，与会者建议不妨采用关于丧失限制赔偿责任权利的类似写法，但要轻率行为扩大到雇员或代理人。