# 联合国

# 国际贸易法委员会

# 第二十二届会议工作报告

1989年5月16日至6月2日

大会

正式记录：第四十四届会议

补编第17号(A/44/17)

联合国

# 联合国

# 国际贸易法委员会

# 第二十二届会议工作报告

1989年5月16日至6月2日

大会

正式记录：第四十四届会议

补编第17号(A/44/17)

联合国

1989年，纽约

# 说　　明

联合国文件都用英文大写字母附加数字编号。凡是提到这种编号，就是指联合国的某一个文件。

〔原件：英文〕

〔1989年7月20日〕

# 目　录


| 章次 | 段次 | 页次 |
|---|---|---|
| 导言 | 1-2 | 1 |
| 一．会议的组织 | 3-10 | 2 |
| A．开幕 | 3 | 2 |
| B．成员和出席情况 | 4-7 | 2 |
| C．选举主席团成员 | 8 | 4 |
| D．议程 | 9 | 4 |
| E．通过报告 | 10 | 5 |
| 二．国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案 | 11-225 | 6 |
| A．导言 | 11-17 | 6 |
| B．对公约草案的一般性讨论 | 18-19 | 7 |
| C．统一规则的形式 | 20-22 | 7 |
| D．公约草案的标题 | 23-25 | 8 |
| E．讨论由国际合同惯例工作组编写的公约草案具体条款（A/CN.9/298，附件一）（第1—17条） | 26-175 | 9 |
| F．审议由秘书处编写的最后条款草案（A/CN.9/321）（A—I条） | 176-192 | 42 |
| G．审议起草小组提交的公约条款草案（第1－25条） | 193-222 | 45 |
| H．通过公约草案作为公约的程序 | 223-224 | 51 |
| I．委员会的决定和向大会提出的建议 | 225 | 52 |

| | 段 次 | 页 次 |
|---|---|---|
| 三．国际支付 | 226-229 | 54 |
| 四．新的国际经济秩序 | 230-235 | 55 |
| 五．担保和备用信用证 | 236-244 | 56 |
| 六．国际对销贸易 | 245-249 | 58 |
| 七．工作协调 | 250-261 | 60 |
| 八．各公约的现状 | 262-271 | 64 |
| A．《国际货物销售时效期限公约》 | 262-264 | 64 |
| B．签署、批准、加入和认可 | 265-271 | 64 |
| 九．培训与援助 | 272-287 | 67 |
| 十．大会有关决议和其他事项 | 288-298 | 70 |
| A．大会关于委员会工作的决议 | 288 | 70 |
| B．今后工作方案 | 289 | 70 |
| C．出版物 | 290-293 | 70 |
| D．国际运输公约中的赔偿责任限额和记帐单位 | 294 | 72 |
| E．委员会第二十三届会议的会期和地点 | 295 | 72 |
| F．各工作组的会议 | 296-298 | 72 |

## 附　件

一．国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案 ..... 74
二．本届会议文件一览表 ..... 88

# 导　言

1．本报告系联合国国际贸易法委员会于1989年5月16日至6月2日在维也纳举行的委员会第二十二届会议报告。

2．根据1966年12月17日大会第2205（XXI）号决议，现将本报告提交大会并同时送请联合国贸易和发展会议提出意见。

## 一、会议的组织

### A. 开幕

3. 联合国国际贸易法委员会（贸易法委员会）第二十二届会议于１９８９年５月１６日开幕。主管法律事务厅副秘书长Carl-August Fleischhauer先生主持会议开幕式。

### B. 成员和出席情况

4. 大会第２２０５（XXI）号决议规定委员会由大会选举２９个国家组成。大会第３１０８(XXVIII)号决议将委员会成员从２９国增加到３６国。 委员会现有成员于１９８５年１２月１０日和１９８８年１０月１９日选出的下列国家，其任期在所指年份委员会年度会议开幕之前的最后一天届满：

阿根廷（１９９２）、保加利亚（１９９５）、喀麦隆（１９９５）、加拿大（１９９５）、智利（１９９２）、中国（１９９５）、哥斯达黎加（１９９５）、古巴（１９９２）、塞浦路斯（１９９２）、捷克斯洛伐克（１９９２）、丹麦（１９９５）、埃及（１９９５）、法国（１９９５）、德意志联邦共和国(1995)、匈牙利（１９９２）、印度（１９９２）、伊朗伊斯兰共和国（１９９５）、伊拉克（１９９２）、意大利（１９９２）、日本（１９９５）、肯尼亚（１９９２）、莱索托（１９９２）、阿拉伯利比亚民众国（１９９２）、墨西哥（１９９５）、荷兰（１９９２）、尼日利亚（１９９５）、塞拉利昂（１９９２）、新加坡

（1995）、西班牙（1992）、多哥（1995）、苏维埃社会主义共和国联盟（1995）、大不列颠及北爱尔兰联合王国（1995）、美利坚合众国（1992）、乌拉圭（1992）和南斯拉夫（1992）。

5．除塞浦路斯、肯尼亚、多哥和乌拉圭以外，委员会所有成员都派代表出席了本届会议。

6．下列国家的观察员也出席了会议：澳大利亚、奥地利、玻利维亚、巴西、白俄罗斯苏维埃社会主义共和国、哥伦比亚、厄瓜多尔、芬兰、加蓬、德意志民主共和国、希腊、印度尼西亚、科威特、马尔他、阿曼、巴基斯坦、秘鲁、菲律宾、波兰、葡萄牙、大韩民国、罗马尼亚、沙特阿拉伯、苏丹、瑞典、瑞士、泰国、乌克兰苏维埃社会主义共和国及委内瑞拉。

7．下列国际组织派观察员出席了会议：

(a) 联合国机构

国际贸易中心（贸发会议／总协定）

联合国贸易和发展会议

(b) 专门机构

国际海事组织

国际货币基金组织

(c) 政府间组织

亚非法律协商委员会

莱因河航运中央委员会

欧洲共同体委员会

经济互助委员会

海牙国际私法会议

国际铁路运输政府间组织

国际统一私法学社

(d) 其他国际组织

安第斯国际运输客户理事会联合会

欧洲托运人协会

国际集装箱出租商协会

美洲商事仲裁委员会

国际港埠协会

国际商会

国际航运公会

国际海事委员会

国际公路运输联盟

国际铁路联盟

拉丁美洲银行联合会

## C. 选举主席团成员[2]

8. 委员会选举了下列主席团成员：

主　席：　Jaromir RUZIKA先生（捷克斯洛伐克）

副主席：　José M.ABASCAL先生（墨西哥）

Rafael ILLESCAS先生（西班牙）

Michel WEMBOU-DJIENA先生（喀麦隆）

报告员：　Seiichi OCHIAI先生（日本）

## D. 议程

9. 1989年5月16日委员会第402次会议通过的本届会议议程如下：

1. 会议开幕。

2. 选举主席团成员。

3. 通过议程。

4. 《国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约》草案。

5. 国际支付。

6. 新的国际经济秩序。

7. 国际合同惯例。

8. 对销贸易。

9. 工作协调。

10. 各公约的现状。

11. 培训与援助。

12. 大会关于委员会工作的决议。

13. 其他事项。

14. 今后举行会议的时间和地点。

15. 通过委员会的报告。

## E. 通过报告

10. 委员会在1989年6月2日第426次会议上以协商一致方式通过本报告。

## 二、国际贸易运输港站经营人
## 赔偿责任公约草案

### A．导　言

11．委员会在其1983年第十六届会议上决定将运输港站经营人赔偿责任的议题列入其工作方案，并在其1984年第十七届会议上交由国际合同惯例工作组负责关于该问题统一法规的草拟工作。

12．该工作组在其第八、九、十和十一届会议上进行了这项工作（A/CN.9/260，A/CN.9/275，A/CN.9/287，A/CN.9/298）。工作组在1988年1月第十一届会议结束时完成了此项工作，通过了《国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案》（A/CN.9/298，附件一）。

13．委员会1988年举行的第二十一届会议请秘书长将上述公约草案转送所有国家和各有关的国际组织征求意见，并要求秘书处汇编所收到的意见提交委员会第二十二届会议审议。委员会还请秘书长为第二十二届会议拟定该公约的最后条款草案。

14．委员会本届会议收到了公约草案的案文（A/CN.9/298，附件一），秘书长的一份报告，其中载有各国政府和各国际组织对公约草案的意见汇编（A/CN.9/319和Add.1－5），以及秘书长提交的载有该公约最后条款草案的一份报告（A/CN.9/321）。

15．委员会在进行审议时首先就整个公约草案进行了一般的讨论，然后，讨论关于运输港站经营人赔偿责任的统一规则究竟应以公约形式或以示范法形式通过的问题。因此，委员会参考各国政府及国际组织提出的意见审议了公约草案的标题和条款，并审议了由秘书处草拟的最后条款草案。

16．委员会设立了一个起草小组，并请它将委员会作出的各项决定吸收到公约草案的案文之中，并逐条审查公约的条文以便确保每一种语文文本文字上的前后统一以及各个语文文本的措词相符。

17．由起草小组修改后提交的条文草案然后再由委员会进行审查(见下文第193-224段)。 此项审查完成后，委员会通过了第225段所述的决定，将公约草案提交联合国大会，并建议大会召开一次缔结国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约的国际全权代表会议。 提交大会的公约草案案文见本报告的附件一。

## B．对公约草案的一般性讨论

18．大家普遍认为，需要拟定关于运输港站经营人赔偿责任的统一规则，以便使这一方面的法律趋于统一并填补关于各种运输方式的国际运输公约所留下的空白。与会者认为，这份公约草案一般地说是可以接受的，可以作为本届会议的讨论基础，在本届会议上应完成公约案文的定稿工作。

19．与会者说，条文的措词应着眼于促使公约草案得到各个国家尽可能广泛的接受。 尽管这些规则不会与任何一项运输公约发生联系，但亦应与各项公约所规定的法律制度相协调。

## C．统一规则的形式

20．一种意见认为，统一规则应作为一项示范法通过，而不采取国际公约的形式。 支持这一观点的代表说，运输港站的作业方式会随着技术的发展而迅速改变，在示范法基础上，各国可以较容易地使其立法适应这方面的变革，而在国际公约的基础上则较难适应，因国际公约的修改甚为费事。而且，运输港站的经营人根据其技术上不同的复杂程度而对各种货物经营不同种类的服务，因此不应使所有经营人和

所有各种服务和货物都服从于同样的强制性法律制度。 他们说，与其将这些规则现在就作为一项公约通过，不如先采取示范法的形式，看一看其效果是否令人满意。另一种意见认为，在这个问题上制定一项公约并无必要，因为这只关系到各当事方的商业合同。 他们说，这种合同的内容是各港站之间进行竞争的一个重要方面。

21．但是，多数人所持的看法是，统一规则应以公约的形式通过。 他们说，公约的形式比之示范法更有利于争取实现法律的统一。 他们认为，一些国家主张应在国际一级承担责任执行运输港站经营人赔偿责任的法律规则，通过一项公约将符合这些国家的需要。 有些国家如不愿意承担这一责任，它们仍可使用公约的案文作为范本来拟订自己的立法。 而且，既然有关货运的赔偿责任办法多数已采用公约的形式，因此以一项公约的形式来填补那些文书留下的空白是十分适当的。他们还说，以一项公约的形式确立这些规则并不妨碍各港站经营人之间的竞争，因为这些规则涉及的只是很有限的一些问题，还有其他许多问题可以由各港站经营人同其客户谈判决定。

22．据此，委员会决定继续进行对该案文的讨论，设想这些统一规则将作为一项公约通过。 但是，有这样一项谅解，即在确定了公约的内容之后，委员会如果愿意，仍可重新考虑关于统一规则的形式的决定。

## D. 公约草案的标题

23．有一项提案建议删除标题内的“赔偿责任”一词或改用另外的字眼，以避免公约草案带上只针对运输港站经营人赔偿责任问题的含义。 有关与会者认为，删除“赔偿责任”一词会使标题更准确地表示出公约草案处理的问题范围更广泛一些。

24．还有一项提案建议把标题中的“国际贸易”改成“国际货物承运”。 支持该提案的代表说，公约草案的多数条文涉及的是国际货物承运而不是国际贸易。

针对这一提案，有的代表说，工作组决定在标题上加上“国际贸易”字样正是为了更确切地反映出运输港站经营人起着更广泛的作用。

25．在考虑了那些提案之后，委员会决定保留现有的标题。

## E．讨论由国际合同惯例工作组编写的公约草案具体条款（A/CN.9/298，附件一）（第1－17条）

### 第1条

(a)款（“运输港站经营人”）

26．有一种观点认为在“运输港站经营人”定义中出现的负责“接管”货物的概念不准确，在某些情况下可能导致对一个实体是否包含在这个定义中的不肯定。认为作为“经营人”的实体为了从事或安排进行与运输有关的服务必须接管货物的要求存在着内在的不一致，因为一个实体即使并未接管货物，照样可以安排与运输有关的服务。 还认为这与(d)款“与运输有关的服务”的定义不一致，因为该款所提到的服务（例如堆存、平船、隔垫、绑扎）并不涉及接管货物。 曾考虑过一项关于将“接管货物”改为“接收货物”的建议，但发现并无补于上述问题的解决，因而未接受该项建议。

27．另一项建议是用删去“接管国际运输的货物”这一词语的办法整个地取消这个概念。 支持该建议者指出，接管货物的概念关系到经营人对货物的责任从何时开始承担的问题。 责任问题在第3条已作规定，不应在“经营人”的定义中处理。 反对该建议者则说，在“经营人”的定义中，上述概念是一个至关重要的成分，因为它确立了经营人对货物的关系。 取消这个概念，将导致与第3条的不一致，因为其结果将会是将一个在不接管货物的情况下安排与运输有关的服务的实体看成经营人，而按照第3条，只有在经营人接管货物之时起，它才对货物开始承担责任。 这还将产生与第5条的不一致，因为按照该条规定，经营人的赔偿依据取

决于其接管货物。 这项建议也受到了一些非议，因为它取消了“国际运输”的提法；而这一提法也是“经营人”定义中的一项重要成分。 虽然对该建议也有支持的，但经决定，将推迟到第3条讨论之后再定。

28．委员会讨论了第3条并决定保留该条中“接管”货物的概念后，有一种观点认为，在第1条(a)款中也应予保留。 但另一观点认为，第1条(a)款和第3条的情况并不相同，因而在第3条保留这个概念并不意味着在第1条(a)款中也应保留，因为在第1条(a)款中并无必要保留。 经过广泛讨论之后，委员会决定在第1条(a)款中保留这个概念，而没有接受前一段中所提到的那项建议。

29．有人提出建议从(a)款第二句中删去该句所提的承运人或多式联运经营人，这样，该句将读作：“但根据适用的有关货运的法律规则，他对这些货物负责时，该人不应视为经营人”。 该项建议的意图是，如果根据有关运输的法律规则，货物提单条款有将承运人可得到的辩护利益和赔偿责任限额延用于理货人的规定，则可将理货人排除在公约草案的适用范围之外。 那样处理是为了提高效率，因为这可使理货人对货主或其他与货物利益有关的第三方的赔偿责任包括在承运人赔偿责任保险内，从而消除了理货人自己去投保赔偿责任风险的必要性。 认为该项建议十分重要，关系到公约草案至少在一种司法方面的可接受性。

30．该建议还得到了进一步的支持，其理由是，它将消除有关确定理货人作为承运人是否应对货物负责的必要性。 现在只须确定理货人究竟是应根据适用的有关货运的法律规则对货物负责，还是按其他例如与货物搬运或堆存有关的法律规则加以处理。

31．有人反对这一建议说，提单条款并未将理货人置于适用承运人的法律制度的管辖之下，而只是将承运人的抗辩权和赔偿责任限额扩大到理货人。 还说，使理货人通过获得提单条款的保护而免受公约草案的约束，这并不可取。 最好是使理货人受公约草案的管束，因为公约草案不仅确立了有关经营人义务及赔偿责任的规则，而且也处理其他重要事项，例如单据以及经营人对货物的担保权等。 虽然

就该建议的可取性和效能问题，还提出了一些其他问题，但鉴于提出该项建议的理由的重要性，经决定接受了该建议，并且指出，该建议并不改变第1条(a)款第2句的实质内容，而只是使人们能在某种司法环境下以某种特殊的方式对其作出解释而已。

(b)款（“货物”）

32．人们承认，(b)款没有提出“货物”的定义；这一款的目的只是为了澄清集装箱、货盘和类似的运输或包装器具是否以及在什么条件下要视为货物。 会议一致认为总的来说，“货物”一词应作广义的解释。 因此，活动物和家具等项目应被视为货物，不必要在(b)款中具体提出。 会议还普遍认为“货物”包括非商业性货物，如运送的供救灾用的药物和供给。

33．有人指出，关于“如果货物是在那些地方混装或包装”一语，不同的语文译文之间存在着出入。 特别是在英文本中，这句话读起来可能会表示空集装箱、货盘或类似的器具不论在什么情况下均不得视为“货物”。 对此有一项提议进行澄清，即空集装箱、货盘和类似的器具如果在视其为货物的交易中成为交易物（例如，被购买并正运往某一收货人）则应视为“货物”。 另外一种意见认为，空集装箱、货盘和类似的器具在任何情况下均应视为货物，因为不应规定经营人必须对这些物品属性予以确定。 还有一种意见则认为，在任何条件下，空集装箱、货盘和类似的器具均不应视为货物。 经过讨论，委员会议定(b)款应按下列精神来写：“在货物组装于集装箱、货盘或类似运输器具或经包装时，‘货物’包括不是由经营人提供的这类运输器具和包装”。 委员会将这一款提交起草小组并指示其保证各语种文字之间的一致性。

(c)款（“国际运输”）

34．有人指出，(c)款的一个意图是，经营人应当能够根据客观因素如货物运输单据或集装箱上的标记等确定货物处于国际运输之中，因此公约草案将适用于这些

货物。 本款在这方面的客观性质得到了普遍的支持。 一项在“确定”一词前面加入“由经营人”一语的建议没有被采纳，因为据认为这样会加进主观成份。 关于以“可由经营人确定”一语取代“确定”一语的建议以及将“确定”改为“可确定的”的建议也未被采纳。 委员会决定保持(c)款现有案文。

(d)款（“与运输有关的服务”）

35．会议承认，本款带有解释性地列举了与运输有关的服务项目；本款并不是要给这些服务下一般性定义。 有些提议主张再补充一些服务项目，如货物的包装和拆包以及熏仓等。 还有一项建议认为，应当下一个一般性的定义并举例说明。有一项建议则主张，本款应当讲明“与运输有关的服务”仅包括涉及货物物体本身处置的服务，而不包括金融之类的服务。 这些建议均已提交起草小组。

(e)款和(f)款（“通知”和“请求”）

36．有一项建议主张删去(e)款和(f)款。 支持删除这两款的意见认为，这两款带来了一些无法确定的问题，如，这两款提出的要求与国家法律制度中关于证据的规定之间的关系（如果有这种关系存在的话），以及必须提供的记录的性质问题。另外一个无法确定的问题是，口头通知或请求是否有效，如果记录是与之同时或事后写好的话。 而且，据说这两款将造成不良后果：即使口头通知或请求的接受者承认做出了口头通知或请求，这种通知和请求也应被视为是无效的。

37．有意见认为，公约草案最好不要对通知或请求的具体形式作出规定，这一问题应由适用的国家法律去解决。 根据适用的有关法律，作出通知或请求的人自己应当能够根据良好商业惯例决定采用什么形式并保护自己的利益。

38．普遍的意见认为，这两款应予保留，也许应做出些修改。 要求以一种保留了某种其中所载的记录的形式提出通知或请求，将有助于避免产生是否已提出

了通知或请求的问题，并将有助于避免产生有关通知或请求内容的问题。 会议还认为，这将有助于确定有关通知或请求形式的国际统一的规则，特别是有助于确定适用于数据自动处理和传递技术的规则。 因此，决定将这两款提交起草小组，请其根据在委员会内进行的讨论情况对这两款进行审议。

其他术语

39．有一种意见认为，明确公约草案中的某些其他用语的意思，如“客户”和“有权提货的人”等，将是大有裨益的。 经决定，这些用语将结合其所出现的条款的情况予以审议，以确保其意思明确无误。

## 第2条

第(1)款

40．关于(a)项，有人认为导致公约草案适用的因素应是在一缔约国提供了与运输有关的服务，而不是经营人在一缔约国的营业地点。 对此有人回答说，将经营人的营业地点定为适用标准将避免可能会在横跨两国间边界的运输港站中出现的问题。 这种港站在某些地区并不鲜见。 如果公约草案的适用标准是经营人在一缔约国提供了服务，而且该港站横跨的两个国家中一个是公约草案的缔约国而另一个不是公约草案缔约国，则为货物提供的各种服务将依提供有关服务的那部分港站而受制于不同的制度。 此外，经营人可以安排在位于所实施的法律制度对其较为有利的国家的那部分港站提供服务。 指定经营人的营业地点为公约草案的适用标准可避免这些问题。 据称，在大多数情况下这个标准导致的结果将与将提供服务的地点定作适用标准的结果相同，因为服务通常是在经营人的营业地点提供的。

41. 据指出，如果在一缔约国提供服务的经营人其营业地点位于一非缔约国，则公约将不适用。 有人询问这样一种结果是否可取。 对此有人作答说，这一结果的可取之处是它具有确定性。

42. 为了扩大公约草案的适用范围，有人提议在第(1)款所列标准之外再增加提供服务的地点，这样一来，本款的案文将为：

"(1) 本公约适用于对国际运输的货物从事的与运输有关的服务，如果：

(a) 从事与运输有关的服务的经营人的营业地点位于一缔约国，或

(b) 在一缔约国提供与运输有关的服务，或

(c) 按照国际私法规则，与运输有关的服务须遵守一缔约国的法律。"

43. 有人对将提供服务的地点增列为适用标准表示犹豫，因为经营人有可能在若干个国家提供服务，其中有些是缔约国，有些不是缔约国，结果会造成法律的不确定性。 然而，经过讨论，委员会接受了上述提议。

44. 有人提议按照《维也纳条约法公约》所用术语，用"当事国"(State party)这一用语职代(a)和(b)项中的"缔约国"(Contracting State)，因为某些国际公约已与上述公约保持一致。 但是有人指出，"缔约国"一词在委员会拟订的其他公约，包括在《维也纳条约法公约》生效后拟订的《联合国国际汇票和国际本票公约》中已获使用。 在委员会拟订下公约中维持所用术语的一致据说是可取的。 委员会商定，在使用"缔约国"这个用语时，其含义系指本公约对其生效的那些国家。 它决定将这项提议委托给起草小组，并指示该小组注意在委员会拟订的其他公约中所用的义语。 关于随后的决定，见下文第165段。

第(2)款

45. 有人对本款是否可取持有疑问，因为要确定哪个营业地点与经营人的服务

关系最密切的这种必要性会带来不确定因素。 对此有人回答说，如果经营人有一个以上的营业地点，则为了实施第(1)(a)款，本款是必要的。

46. 有人提议删去“整个”两字，理由是其意义含糊且难以实施。会议决定予以保留。 因此，第(2)款维持原样不动。

第(3)款

47. 有人表示支持删去本款，理由是经营人通常总有一营业地点，因此本款是毫无必要的。 但是，委员会决定保留本款不动，因为有些个体经营人没有营业地点；在这种情况下，惯常住所是确定公约是否适用的最恰当的因素。 此外，本款所载规则已为其他国际公约所采用。

## 第3条

48. 有一项建议主张变动第3条，规定由经营人在关于运输的适用法律规则停止适用至适用于下一段运输的规则开始适用止的这段时间内对货物负责。 支持这一建议者认为，第3条的现有案文并不是在任何情况下都可以避免空白的，如在运输制度对进站承运人停止适用之后和运输制度对出站承运人开始适用之前便存在着空白。 例如，如果货物卸船并留在码头，根据《海牙规则》，海运承运人的赔偿责任在货物通过船只栏干之时即告终止，但经营人的赔偿责任却可能尚未开始，因为可能并不认为经营人已接管了货物。 而拟议的解决办法据说便可避免这类空白，并提出一条灵活的规则，可使经营人赔偿责任期根据各种不同方式运输情况下运输制度适用的开始和终止而调整。

49. 反对这一提案者列举了以下的理由。 使公约草案的实施取决于其他公约或国家法律是不可取的。 经营人赔偿责任期限并不一定是刚好在运输之前或运输

之后（如货主在运输开始时向港站发货，或经营人在运输完成后向收货人交货）。各种公司和国家法律所规定的承运人责任开始和终止的时间并不总是很肯定的，而且常常有争讼发生。 该建议会因所依据的公约或有关适用的运输法的不同而出现不同的责任期限。委员会未接受该项建议。

50．也有不同意根据经营人接管货物的概念来界定经营人赔偿责任期开始的意见。 意见说，这一概念并不确切，而且对各种法律制度来说，不一定能作出同样的解释。 例如，在客户将货物留在经营人地区而不立即向经营人发出指示之时，经营人赔偿责任何时开始便可能不清楚。 因此建议对这一概念加以澄清，也许是在一个拟增写入第1条的、按照《联合国海上货物运输公约》（下称《汉堡规则》）第4条精神写成的定义中予以澄清。

51．有一项提案建议以将货物交给经营人的概念取代接管货物的概念。 这种意见认为，前一种概念是对经营人根据公约草案应开始对货物负责的时间的恰当而符合实际的说明。 这一建议未获接受，因其并未充分反映公约草案所设想的经营人接收货物的各种方式。 而且，就法律概念而言，据说交给一语也不比接管更强。

52．很普遍的意见是，接管货物的概念虽不是理想的解决办法，但考虑到公约草案所涉十分庞杂的情况，仍不失为可能草拟出的最为合适的办法。 另外，在某些法律制度中，这一概念的意义是很确切的。 还有人指出，接管货物的概念，充分填补了适用于进站承运人的制度停止适用之后和适用于出站承运人的制度开始适用之前所出现的空白阶段。

53．关于公约草案项下经营人责任期限终止的时间，有一种意见认为，向有权提货的人提供货物的概念不够清楚。 例如，这一概念是否意味着经营人有义务通知有权提货的人说货物已可供提取，是并不清楚的。 还有一项建议主张要求经营人发出这样的通知，但未获接受。

54．委员会接受了一项以将货物交由有权提货的人处理的概念取代而有权提货人提供货物的概念的建议。 这一建议所依据的是这样的论点：在议定期限之内的

提货迟延不应导致经营人赔偿责任的完全终止，除非经营人已通知收货人并要求收货人提货。第3条仍保持目前的形式，但可作该项建议所提出的修正。

## 第4条

### 第1款

55．有人认为，应重新拟定引导句，以便明确说明，经营人无论是按(a)项还是按(b)项行事都应由经营人，而不是由客户作出选择。 另一种意见认为，经营人不应有这样的选择权；这是一个应由双方商定的事项。

56．有人建议将引导句中“客户”一词改为“另一当事方”或“合同另一当事方”。 支持上述建议的意见认为，“客户”一词的含意是当事各方间的商业关系是持续性的，而经营人却可能从某一独特的交易的当事方处接管货物。 有人反对上述建议，提出经营人可能从与经营人订立合同的另一当事方以外的某个人那里接管货物。 例如，另一当事方可能是托运人，而货物却可能是从托运人的承运人那里接管的；正是承运人需要第(1)款中规定的单据。

57．有人认为引导句中“在没有不当迟延的情况下”一语不确切，应使用别的词，例如“迅速地”。 有人指出，考虑到第(2)款所述经营人未能及时行事所带来的后果，必须使这一用语更加确切。

58．有人建议(a)项应当明确说明，货物的状况和数量应由客户提出的单据中加以说明，而不是由经营人补写。 办法是将“说明货物状况和数量”改为“其中写明货物的状况和数量”。

59．有人建议删除(a)项中“和说明货物状况和数量”词语。 支持这一建议的意见认为，客户提出的单据可能并不都说明了货物的状况或数量，而且如果经营人签署没作这种说明的单据，应当是足够了的。 有人赞成保留这些词语，指出单据应说明货物的状况和数量，如果没有作此说明，第(2)款中规定的推定应当适用。

60．与会者普遍认为，在(a)项中，还应要求经营人说明其收到货物的日期。

61．有人建议将(a)项中“提出”一词改为“提交”或“提出或提交”，以避免这样一种含意，即单据一定是客户自己出具的。 有人反对上述建议，指出“提出”一词明确说明单据一定是客户所持有的。

62．有人建议在(a)项中列入一项但书，其意思是单据中有关货物状况和数量的说明应仅指可以用合理检验方法查验的状况和数量。 一项有关的建议是应使经营人能够在单据中列入一项保留，如果经营人无法用合理检验方法核实有关说明或经营人有理由对其确切性提出质疑的话。

63．上述建议推测，决定按(a)项行事的经营人在接管货物时应对货物进行合理检查，以核实单据中有关货物状况和数量的说明。 如果经营人签署了单据，他应对单据中所载说明承担责任，除非他在其中列入一项保留。 因此认为，列入但书是必要的，目的是保护没有检验方法对货物进行充分检查以核实单据所载说明的经营人。 支持该建议提出的另一条理由是(b)项已列有但书，而(a)项和(b)项应是平行的。 作为达到该建议的效果的另一个手段，有人建议在第(2)款中规定，如果经营人决定按(a)项行事，则可反证推定他确认了单据中说明的货物的状况和数量，只要可用合理检验方法加以查验。

64．有人发表下述意见反对该建议。 (a)项和(b)项中规定的行为属不同性质。根据(a)项，经营人只确认他收到了货物。 其目的是规定一个简单和迅速的程序；经营人没有义务检查货物，他签署单据并不是确认或接受客户在单据中对货物的状况和数量所作的说明。 因此没有必要在(a)项中列入但书。 (b)项需要列入该但书，因为根据该项规定，经营人自己必须对货物的状况和数量作出说明。 若在(a)项中也列入但书，可能导致错误的含意，即经营人有义务检查货物和核实客户在单据所作的说明。

65．反对这一建议的另一条理由是，如果经营人在一种运输单据如提单中列入一项与客户在提单中对货物状况和数量所作的说明不一致的保留，该保留可能改变

单据的法律后果。 有人还指出，(a)项设想的单据无须同第三方谈判，而且不具有提单的其他法律特性；因此，虽然在有关提单的“汉堡规则”第十六条中列入了关于检验货物的合理方法的但书，但却没有必要在(a)项列入该但书。

66. 在反对在(a)项列入但书的与会者中，有人表示支持保留第(1)款的现有结构和案文，也许文字上须作些改进，因为据认为，该款合乎逻辑且易于实施。

67. 关于“合理检验方法”一语，与会者普遍认为，只能要求经营人根据货物外表说明货物的状况，而无须要求打开密封集装箱。

68. 有人建议在(b)项中列入一项要求，即经营人出具的单据应确认货物，以便与(a)项取得一致。

第(2)款

69. 有人建议删除“显然”一词，因为如经营人未按照第(1)款(a)项或(b)项行事，则可以反证推定他所收到的货物状况完好。 普遍的意见是保留“显然”一词。有人说，根据第(2)款的推定经营人关于货物状况的法律地位应与他按照第(1)款(a)项或(b)项行事时的法律地位一致，因此，根据第(1)款(b)项（和根据第(1)款(a)项，如果上文第8段提及的建议被接受），经营人只有在合理检验方法可以查验的情况下才对货物状况承担责任，对于未注明货物状况的经营人，只有在可用合理检验方法查验货物状况的情况下，才可推定他所收到的货物状况完好。 因此，第(2)款中“显然”一词系指第(1)款中“合理检验方法”这一概念。 有人指出，这两个用语间的关系须予澄清。

70. 有人建议明确说明，不仅当经营人在客户提出要求下未能按照第(1)款(a)项或(b)项行事时，而且在经营人未签署或出具说明他所收到的货物的状况的单据时，都会产生第(2)款中规定的推定。

71. 有人建议在第(2)款末尾加上“除非他不是为了保管而接管货物”一语。有人支持这一建议说，在货物只是从一种运输方式转到另一种运输方式，而没有储存

或保管的情况下，第(2)款中的推定不应适用。 与会者接受了这一建议并将其提交起草小组。

72．在结束有关第(1)和(2)款的讨论时，委员会决定将该两款提交起草小组，由其根据现有文本作进一步工作。

第(3)款

73．委员会决定保留该款内容，不作任何变动。

第(4)款

74．一种意见认为，当事各方使用该款提及的签署方式的自由应受制于适用法律。 有人提到《汉堡规则》第14(3)条采用的方法。 另一种得到相当多代表支持的意见认为，该款应许可以任何形式签署，包括电子方式。 有人建议参照《联合国国际汇票和国际本票公约》（1988年）第5(K)条措词表述该意见。请起草小组为该款拟订备选措词，以反映所发表的意见。

75．有人认为，签署方法应征得客户同意，应要求经营人确认其签字，若客户提出此种要求的话。 委员会认为没有必要在公约草案中涉及这类问题。

新款的提案

76．有人建议在第4条中规定，若没有第(1)款提及的一个或多项细目的单据，并不影响与运输有关的服务的合同的存在或效力。 有人指出，《统一国际航空运输某些规则的公约》（华沙，1929年）（下称《华沙公约》）载有类似的条款。然而，反对这一提议的意见指出，根据《华沙公约》，有没有运输单据是运输合同是否具有效力的条件，而有关运输服务的合同的效力并不取决于根据公约草案第14(1)条出具的单据的存在和内容。 因此决定无须在公约草案中列入提议的规定。

## 第5条

77．有人指出，第5条没有象《汉堡规则》那样为火灾造成的货物的灭失、损坏或迟延制订特别规则。 委员会的理解是，第5条所载的赔偿责任规则包括火灾在内的各种原因造成的灭失、损坏或迟延。

### 第(1)款

78．据理解，在本款中第一次出现的“灭失”(loss)一词在利润损失等损害可得到补偿的法律制度中将包括这种损害。 将这个词改为“损害”(damages)的提议没有获得接受。 要求起草小组确保“灭失”一词的含义在各种语文的案文中得到充分的反映。

### 第(2)款

79．决定保留本款的内容不动。 据指出，本款虽然总的来说是仿照《汉堡规则》第5(7)条，但与其不同的是它提的是经营人、其受雇人、代理人或经营人利用其服务的其他人的“未履行”，而不是这些人的“过失或疏忽”。 有人支持本款的做法，因为它反映了对这个问题的一种更现代的处理办法。 据指出，《联合国国际货物销售合同公约》(1980年)第80条也采用类似的做法。

### 第(3)款

80．委员会鉴于对第3条作出的类似决定，决定用“将货物交由……处理”字样取代“将货物交付给”字样(见上文第54段)。

### 第(4)款

81．有人提议将第(4)款中的时限从30天改为60天或90天，以便使经营人

有充裕的时间来寻找货物。 据指出，《汉堡规则》规定了６０天时限，而《联合国国际货物多式联运公约》（下称《多式联运公约》）规定了９０天时限。

82．委员会的决定是保留３０天时限。据称，《汉堡规则》和《多式联运公约》中时限必须较长是因为这些公约管辖的货物运输距离较远，为寻找货物而必须查找的地域较广。 公约草案的经营人要查找的将只是港站范围内的地区。 此外，有些货物可能是有权接收者迫切需要的货物（如建筑材料），不应让他等待太久才能将货物作灭失处理和另作安排。

83．有人建议排除不可抗力情况下经营人的赔偿责任。 由于委员会的理解是不可抗力为第(1)款内不言而喻的一种抗辩，所以上述提议未获通过。

84．有人提议澄清谁有权将货物视作灭失。 经讨论，决定明确规定，有权对货物的灭失提出索赔的人为能将货物视作灭失的人。 据指出，这种做法将与公约草案第１２(2)条和《汉堡规则》第５(3)条相一致。

85．有人询问，如果按照第(4)款已宣布货物灭失但尔后又被找到，法院是否能够宣布这货物没有灭失。 虽然对这个问题发表了各不相同的看法，委员会认为这个问题超出了公约草案的范围。

86．委员会鉴于对第３条和第５条第(3)款作出的类似决定，决定用“将货物交由……处理”字样取代“将货物交付给”字样（见上文第５４段和第８０段）。

## 第６条

### 第(1)款

87．提交委员会的案文为货物灭失或损坏规定了两个赔偿责任限额：适用于海运或内陆水运货物的低限和适用于非海运或非内陆水运货物的高限。 有人认为，最好是不管什么运输方式，规定单一赔偿责任限额，因为现有案文中的双重限额办

法在实际中很难施行。 大多数人的意见是应保留双重限额办法。 据指出，这种办法考虑到了海运和内陆水运货物与其他运输方式所涉货物相对价值的不同，而且还考虑到了在有关这几类运输方式的公约中赔偿责任限额相对水平的不同。

88. 有人表示应修正本款，以便澄清为了适用低限，整个运输过程中的哪一部分必须是海运或内陆水运，例如，究竟是货物必须由海路或内陆水路运入或运出经营人处才能运用低限，还是无论在整个运输过程中的哪个部分只要存在此类运输，即可适用低限？ 普遍同意，适用低限的条件是此类运输在整个运输过程中不应离经营人太远，因为在这种情况下，经营人将不知道会涉及海运或内陆水运。 据指出，根据《多式联运公约》，运输的任何阶段为海运或内陆水运时，即适用低限。 但是有人指出，根据该公约，多式联运经营人是整个运输合同的当事方，因而会知道是否有这类运输。 委员会商定，如果经营人所获得的客观迹象表明货物系由海路或内陆水路运给或将运出经营人，则对该经营人应适用低限。

89. 委员会决定推迟审议置于现有案文方括号之中的限额数额，直到应就统一规则将采取的形式作出决定为止。 因此，委员会决定保留方括号之中的限额数额，由通过公约的全权代表会议去就赔偿责任限额做出最后决定。

90. 有人提议增列每一包或每一单位的赔偿责任限额，以作为每公斤毛重赔偿责任限额的一种替代。 支持这一提议的意见认为，按公斤算的做法对大量装运低值货物来说是适宜的，但对重量较轻的高价货物（如计算机设备）来说并不适宜。对后一类货物来说，每一包或每一单位的限额更为恰当。 支持按包算这种替代做法的另一个理由是，将使适用于海运港站经营人的限额与适用于海运承运人的限额一致起来，因为后者根据重量或者包或单位数，受制于不同的限额。 对此有人作答指出，工作组曾对按包算的做法进行了广泛的审议，但没有将其列入现有案文，这特别是因为难以为包或单位下定义，而且列入这一替代办法将要求在公约草案中对单据等另作规定，这将不必要地使案文变得复杂。 因此，决定保留单一的按公斤毛重计算赔偿责任限额的办法。

第(2)款和第(3)款

91．委员会决定保留这两款的实质内容不动。

第(4)款

92．有人认为，第(4)款的内容似乎已包含在第13(2)条之中，建议或是删去第(4)款，或是提一下第13(2)条。 大多数人的意见是，第(4)款现有案文应予以保留。支持这种观点的人指出，第13(2)条涉及经营人的所有责任和义务，范围比第(4)款广；第(4)款作的澄清很有用，即经营人可以同意限额超过第(1)、(2)和(3)款所规定的标准。

93．据指出，第(4)款没有具体规定经营人的同意应采取什么形式。 委员会商定，应将本款的现有措辞理解为这样一种规定：无论经营人以什么形式表示其对较高限额的同意，都应受这种同意的约束，而且以后不得撤回。

## 第7条

94．就第7条的标题提出了许多意见—— 在英文本中，第7条的标题是同《汉堡规则》第7条标题一样的。 有的意见认为，有些不是英文的文本中使用的术语同英文本中所用“Claims”（“索赔”）不同。 另一个问题是标题中使用“索赔”而第(1)款中却使用具有法院或仲裁法庭法律诉讼含义的“诉讼”，是有出入的。对于后一点的答复是：在标题中使用“索赔”一词是令人满意的，因为这一条对针对经营人提出的任何索赔都可适用，不管其是否在法律诉讼情况下。

95．有一种意见认为，“非约定索赔”一语应改为提及诸如“赔偿责任索赔”之类的写法，以准确反映本条的实质，因为本条是关于约定和非约定索赔的一条。对这一意见的答复是，标题中现有的写法是可以令人满意的，因为本条的主要目的是要说明，赔偿责任限额即使是在非约定索赔情况下也是适用的。

96．委员会的决定是保留英文本的现有标题，并要求起草小草确保其他语文文本与之保持一致。

第(1)款

97. 有意见认为，“其他”一语太含糊，而应将其改为“某种其他性质的”一语。 人们指出，使用这一语是为了包括那些在有些法律制度中既不列为合同类也不列为侵权行为类的诉讼，如委托。 委员会的决定是保留“其他”一语——《汉堡规则》第7条第(1)款中也有使用——并请起草小组确保其他非英文文本中所用的这一术语确切传达英文本中所用这一词的含义。

第(2)款

98. 有意见认为，第(2)款确定了对经营人的受雇人或代理人，或经营人为履行与运输有关的服务而利用其服务的人的诉讼权。 但也指出，这种诉讼权的存在与否，取决于所适用的国家法律，而且第(2)款仅仅限于在可能根据适用的法律针对经营人以外的人提出的诉讼中提供抗辩和赔偿责任限额。

第(3)款

99. 委员会的理解是，由于同一事件所引起的针对经营人和经营人的受雇人、代理人或经营人利用其服务的其他人分别诉讼所能取得的赔偿总额，不得超过可从经营人处取得的最高额。 委员会请起草小组审查所有文本中的案文，以确保准确表达这一理解。

100. 有意见认为，在经营人遵照第6条第(4)款同意其一超出公约草案中所规定的限额的赔偿责任限额时，根据第(3)款，增加的限额不仅适用于经营人，而且也适用于其受雇人、代理人和经营人利用其服务的其他人。 另一种观点认为，增加的限额不应同样适用于那些受雇人、代理人和其他人。 委员会决定听由具体情况中的解释去解决这一问题。

## 第8条

标题

101．有人提议将本条标题改为“赔偿责任限额的不适用”，理由是现有标题在提及丧失享有赔偿责任限额的“权利”时，引进了一个主观性的要素，即经营人可以决定是否要限制他自己的赔偿责任。委员会已将这项提议转交起草小组。

第(1)款

102．有人提议使用“赔偿责任限制”（limitation of liability）一语而不使用“赔偿责任限额”（limit of liability）一语，以便与《汉堡规则》第8条所用的术语相一致。 这项提议已转交起草小组。

103．有人提议删去“或其受雇人或代理人”字样，理由如下：允许因经营人的受雇人或代理人的行为而使其可以享受的赔偿责任限额失效，将会使经营人的赔偿责任成为不可保赔偿责任或保险费很高，由此造成的费用的增加最终将由托运人承担。 如果经营人本人没有过失，因其受雇人或代理人的过失行为而剥夺他的赔偿责任限额，这是不公平的。 本项规定应与《汉堡规则》第8(1)条相一致，根据该条规定，承运人享有的赔偿责任限额只有因承运人的故意或轻率行为而不应因其受雇人或代理人的这种行为而失效。

104．这项提议未获接受。 反对这项提议的理由如下：现有案文规定，经营人的赔偿责任限额可因经营人的受雇人或代理人的故意或轻率行为而失效，但不能因经营人为履行与运输有关的服务而利用其服务的那些人的这种行为而失效。 这是工作组在下述两种意见之间达成的一种折衷：一种意见认为限额只应因经营人本人的故意或轻率行为才能失效，另一种意见认为限额不仅应因经营人的受雇人或代理人的这种行为，而且也应因其服务得到利用的其他人的这种行为而失效。 经营人经常组织成法律实体，这种实体只有通过它们的受雇人或代理人才能行事，因此，

提经营人本人的故意或轻率行为缺乏实际意义。 根据经１９６８年议定书修正的《统一提单若干法律规则的国际公约》（１９２４年，下称“海牙规则”，经1968年议定书修正的“海牙规则”下称“海牙—维斯比规则”），承运人的赔偿责任限额可因其受雇人或代理人的故意或轻率行为而失效，在《国际公路货运契约公约》（《公路运输公约》）（１９５６年）和《华沙公约》中也载有类似的规定。 《汉堡规则》第8(1)条不能作为本公约草案的样本，因为《汉堡规则》中限制较严的做法是一系列妥协的一部分，在这些妥协中取消了承运人根据海牙规则可以享有的海事过失抗辩。

105. 有人提议在本款中增加内容，以便规定经营人的赔偿责任限额只可以因经营人的受雇人或代理人在其雇用范围内行事时的故意或轻率行为而失效。 支持这项提议的人说，如果因经营人的受雇人或代理人在其雇用范围外的行为而剥夺该经营人的赔偿责任限额，这样是不公平的。 限额可以失效的目的是要促使经营人管制其受雇人或代理人的行为。 但他们不能管制其受雇人或代理人的雇用范围之外的行为。 还有人说，增添拟议中的措辞将提高赔偿责任限额的明确性和稳定性。据称，在雇用范围内行事这一概念是人们熟悉的，在许多法律制度中都有既定的含义。

106. 有人反对这项提议，理由如下：受雇人或代理人是否在其雇用范围内行事很难确定，增添拟议中的措辞将会助长诉讼。 这种措辞缺乏意义，因为故意或轻率行为其性质就不属于雇用范围。 在经营人和索赔人之间，应由经营人为其受雇人和代理人的故意和轻率行为承担风险。

107. 另一种意见认为，一个实体只为在其雇用范围内行事的受雇人或代理人负赔偿责任是不言而喻的。 但针对这一意见也有人指出，在第5(1)条中，工作组的用意是经营人应为其受雇人、代理人或其服务得到利用的其他人的行为负赔偿责任，即使他们是在其雇用范围之外行事也不例外。

108. 支持和反对这项提议的意见相持不下。 因此，委员会决定保留第(1)款的现有案文而不增添拟议中的措辞。

109. 有人提议将第(1)款置于方括号内供通过公约最后案文的会议审议，但未获接受。

110. 委员会商定，根据第(1)款，经营人不因除其受雇人或代理人外在履行与运输有关的服务中其服务得到利用的人的故意或轻率行为而丧失赔偿责任限额权益。

第(2)款

111. 委员会同意保留本款的内容不动。

## 第9条

一般性问题

112. 有意见认为，对本条的总的提法应予重新考虑。 关于这一意见，有的指出，这一条要求一未具体说明的人在就危险货物的刷唛头、贴标签、包装或提供单证方面按照适用的法律或规章行事，如未能做到，经营人可对货物采取预防措施且不需因货物的灭失或销毁给付赔偿。 据指出，这些特点可能有着广泛的而且可能是预料不到的影响，最好将这类问题交由直接和全面处理这类问题的关于危险货物的国际和国家法律文书去处理。 还指出，本条未能充分解决由危险货物造成的灭失和损坏的赔偿责任这一根本问题。 据指出，本条的结果将是，经营人就这类灭失和损坏的赔偿责任，将由根据第5(1)条的推定过失或疏忽的原则来确定，而这就经营人所接管的危险货物这一情况来说据说是不合适的。 但委员会的决定是，现有案文对第9条来说可作为一充分的基础，但可加以改进和澄清。

113. 有意见认为，第9条和第5条间有着一种联系，即第9条是第5条中所载

赔偿责任规则的例外，建议将这一联系通过将第9条放到更靠近第5条的办法表现得更清楚一些。 但另外的意见则认为，第9条应保持其现有位置。 委员会认为这只是一个起草方面的问题，并将其提交给了起草小组。

114．有一建议主张在第9条中增写大意如下的内容：本条不适用于第4条中所包括的情况。 该建议是以这样一种理解为依据的：经营人通常都知道其所接管的货物的危险性质，因为这一点在随货运单中是有说明的，而且第4(2)条中“状况”一词也包括货物的危险性在内。 但委员会的理解却是，“状况”一词只与货物是否损坏有关，与其是否危险货物并无关系，因此，该建议未获接受。

引导语

115．有意见认为，引导语应表明应由谁来刷唛头、贴标签、包装或提供单证，建议由经营人的客户来承担这样做的义务。 但占多数的意见则认为，这一条不应涉及这一问题，因为这一问题是由关于危险货物的国际或国家法律文书来解决的，而如果在公约草案中来解决这一问题，则要旨与那些文书案文相冲突的危险。 出于类似的原因，委员会也未接受这样的一项建议，即本条应明确规定将货物危险性质通知经营人的义务的建议。

116．一条关于在引导语中应仅提刷有危险唛头或贴有危险标签的货物以便与《汉堡规则》第13(1)条一致的建议也未被采纳。

117．关于在现有案文引导语中所写的“按照有关适用于危险货物的任何法律或规章”一语提出了各种建议。 有一条建议主张删去这些字，理由是没有必要，而且《汉堡规则》第13(1)条中也未载有这类文字。 这一提案未获接受。 另一建议主张保留现在这种形式的提法，而不指明什么国家的法律和规章应予遵守。 支持这一提案的意见认为，对于由经营人接管的货物而言，各国关于危险货物的法律和规章都可适用，而且本条不应排斥遵照其中任何国家的法律和规章行事的必要性。

但多数的意见则认为，最好明确提及具体国家的法律和规章。 有建议主张指明港站位于其国内的国家或在其中从事与运输有关的服务的国家。 经过讨论，委员会决定提及货物在其国家交付经营人的国家所适用的关于危险货物的任何法律和规章。委员会的理解是，“任何法律和规章”指国际和国家的法律和规章。

118. 有意见认为，根据现有案文看，(a)项和(b)项在危险货物未妥善地加以刷唛头、贴标签、包装或提供单证时及经营人“并未以其他方式得知”其危险性时是适用的。 有一建议主张对后一要求增加一些客观内容，办法是增加大意如下的内容：如果经营人本应得知货物的危险性时规定不予适用。 多数的意见则是，不应推定经营人知道货物的危险性质。 因此，该建议未获采纳。

119. 有一种意见认为，对引导语结尾处的“有权”一语应重作考虑，理由是第(a)项所述预防措施是经营人的义务而不是其权利。 但是，多数人的意见却认为“有权”一词恰当地表达了(a)项的意图。

(a)项

120. 有一种意见认为，应当要求经营人就其销毁货物的意向发出通知，这是考虑到这类措施的极端性质和保护货物所有人利益的必要性的缘故。 相反的意见则认为，在这一条项下，货物只有在构成即刻危险时才可销毁，因此没有发出通知的时间。 根据这一意见而提出的建议是，应要求经营人在其销毁货物时同时发出通知。 多数的意见则认为，本项将不需给付赔偿的对货物的销毁权仅限制于即刻危险的情况已是对货物所有人利益的充分保护，而且委员会决定不规定通知要求。

121. 委员会接受了在(a)项规定该项所述预防措施应以合法手段采取的建议。

(b)项

122. 有一建议主张在(b)项规定，有义务赔偿经营人的人是“未能根据任何国

际公约或国家立法履行其将货物危险性质通知经营人的人”。 支持这一建议的理由是，它有助于澄清谁有义务补偿经营人，并明确了补偿经营人的义务应以未履行为依据。 这一建议原则上获得通过，但经修正的精神如下：“未能根据这类适用的法律或规则履行将货物的危险性质通知经营人的义务的人”。 这一提法反映了委员会这样一种决定，即有义务就货物危险性质发出通知人应由有关国际或国家规则来确定。

123. 有一种意见认为，即使经营人在接收货物时知道其危险性质，他也应因采取(a)项所述预防措施所支付的费用得到补偿。 委员会决定不根据上述意见变动案文。

124. 委员会所表示的理解是，(b)项并不影响经营人根据国家法律对本项规定费用以外的灭失补偿或赔偿的任何权利。 委员会还表示了这样的理解：经委员会修正后的(b)项中所述的人的补偿经营人的义务，并不排斥这些人对被危险货物损坏的放在港站的其他货物所有人的任何赔偿责任。

## 第10条

### 第(1)款

125. 据建议，本条应规定经营人仅有权因未收到费用和债款而扣留货物。 委员会接受了这一建议并将其转交起草小组。

126. 另据建议，应扩大经营人扣留货物的权利范围，即不仅为了索回在他对货物负责期间所发生的任何费用和债款，而且为了索回在他的责任期终止后发生的费用和债款，比如在收货人提货期过后因货物逾期未提而仍在不断增加的仓储费。这条建议得到接受并已转交起草小组。

127. 有一种观点认为，第(1)款应规定，在扩大经营人对货物担保权的合同协议

情况下，其适用法律应为货物所在地的法律。 反对意见认为，法律冲突的规则已经过时了；根据最新的概念，各当事方应能够商定适用的法律。 但是，据指出，有些国家的法律不允许这样一种选择。 其他一些建议则主张删除“根据任何适用的法律”等多余的字样，或主张提及货物扣留地的法律。

128．委员会决定采用“该”字修饰适用的法律，而不用“任何”二字，以避免其中会有各当事方有完全自由选择有关法律的含义。 要求起草小组确保各语种文本中这一用词的统一。

第(2)款

129．委员会决定保留该款实质不变。

第(3)款

130．委员会讨论的问题是，经营人是否只应在适用法允许的范围内有权出售所扣留的货物，或第10条是否应规定一项独立于适用法的出售权。 支持后一种观点的人说，确定统一规则，规定出售权，这样可避免因各国法律制度对此问题处理迥然不同而产生的不明确问题。 另据指出，如果出售权仅取决于适用的法律，那么这一款就是多余的了，因为即使在没有这条规定的情况下，这项权利也是取决于适用的国家法律的。

131．但是，大多数意见认为，出售权应仅限于适用法律所允许的范围之内。据认为，各国关于出售权的法律涉及重要的公共政策问题以及不同的处理方法，所以难以达成国际一致。

132．一种意见认为，本款应只提适用的法律，不要规定适用何国的法律。 据指出，大多数国家的法律都对出售权作了规定和限制。 但是，大多数意见主张本款应规定某一特定国家的法律。 有一种意见认为，应按照本款目前规定的那样，

即应是经营人营业地所在国的法律。 据指出，有些运输港站地跨两个国家的边界；在这种情况下，如果适用的法律是货物所在国的法律，那么就可能不清楚该适用哪一国的法律，因为在边界的两边都可能对货物从事与运输有关的服务。 另外，也可能会促使经营人把货物存放在管理制度更有利于其自己的港站区。 另一种观点认为，适用的法律应为经营人将要交付货物的所在地法律。

133. 委员会认为，适用的法律应为货物所在地国家的法律。 据指出，如果要适用其他一些国家的法律，比如经营人营业地的法律，那么，如果根据其他国家的法律这些货物可以出售，本国法律中不存在出售权的国家就可能要容忍处于其境内的货物被出售。 另据指出，货物所在地的法律即为通常的法律冲突规则。

134. 有一种观点认为，经营人能够出售扣留的物货，但应以相当于经营人应索回的金额价值为最大限度，但另据指出，在有些情况下无法分开货物以确定相应比例。 另据指出，案文中没有必要写入相应比例的概念，因为出售权中已含有这个意思了。 此外，据认为，第(4)款，特别是经营人报告出售所获收益的义务，为货主提供了充分的保护。 但是，针对这一点有人指出，强行拍卖的货物，其售价有时低于其实际价值；在这种情况下，经营人报告出售所获收益的义务就不足以保护货主的利益。 委员会决定在本款中写入相应比例的概念，规定经营人有权出售"所有或部分"货物。

135. 有一项建议认为，经营人只应有权出售属于其客户的货物，无权出售属于第三方的货物。 委员会没有接受这条建议。

136. 委员会决定，第(3)款第二句的规定不仅应适用于集装箱，而且还应适用于装运货盘和类似的器具。 委员会将一条应澄清本款最后词句而将其改为"除非经营人对集装箱进行了修理或改善"的建议转交给了起草小组。

第(4)款

137. 有一项建议认为，应规定经营人在发出其将欲出售货物的通知后先等候一

段合理的时间，然后再出售货物。 这种等候时间可照顾到可能发生的通知传递的延误，并使货主有足够的时间采取必要的行动保护其利益。 下列意见是反对这项建议的意见：一段合理时间的概念不够准确。 本款规定经营人作出合理的努力发出通知，如果努力不成功，那么就不清楚等候期自何时开始。 写入等候期会破坏本款所取得的平衡。 货主要有一段合理的时间保护其利益，规定通知就含有这项要求的意思了。 总之，按照第(4)款管理出售程序的国内法通常是会对此加以规定的。 因此，这项建议未获接受。

138. 向起草小组转交了将“其他方面”改为“所有其他方面”的建议。

## 第11条

### 第(1)款

139. 有人要求起草小组将本条第(1)款与第4(1)(a)条统一起来。

140. 有人建议说，应要求以书面形式发出有关灭失或损坏的通知，其中应包括电报和电传，作为第1(e)条中规定的有关通知形式的一般性规则的一个例外。 委员会没有接受此项建议。

141. 有人认为，必须在一个工作日之内发出有关货物明显灭失或损坏的通知的规定使收货人没有足够的时间验货和发出通知。 委员会决定将发出通知的时限延至三个工作日。

142. 有人建议在“有权提货人”一语之间插入“从经营人处”一语，以避免在联合运输经营人或集装箱货运情形中可能出现的不明确之处。 由于此项建议被认为属于文字起草性质，因而已转交由起草小组处理。

第(2)款

143. 委员会决定，第(2)款中规定的7天的期限应改为15天。 至于这一为期15天的期限应从何日开始计算，委员会指出，有些文本规定从货物抵达其最终目的地之日开始计算，有些文本则从货物抵达收货人或最终收货人处之日起计算。委员会认为，此期限应自货物抵达其最终收货人处之日起开始计算，因为届时该最终收货人便可以对货物加以检查。 委员会表示倾向于使用“最终收货人”一语，而不是“收货人”，因为后者可能会被误认为是指货物在运往其最终目的地之前货运的某个阶段的收货人。

144. 有一种观点认为，45天的通知期限是不够的，因为在经营人交付货物后，货物可能要继续运输很长一段时间。 因此，有人提出一项提案，要么删去“无论如何不得迟于向有权提货人交货之日后连续45天”的整个限制性条款，要么把该期限延长为90天。 大多数人的观点是，这项限制性条款是有益的，应予保留。委员会决定把这一时限改为60天，这是《汉堡规则》第19条中的期限。

145. 有人建议在第(2)款中“如未……通知”一语后加上“经营人”一词，因为这些词已出现在第(1)款的类似之处。

第(3)、(4)、(5)款

146. 委员会决定保留该款实质不变。

## 第12条

第(1)款

147. 有意见认为，两年期的时效与有些法律制度中的现有法律相违背，因此建

议本款不规定时效期限，而只是提及货物所在地国家的时效期限。 这一建议未获采纳。

第(2)款

148．有一建议主张本款结尾处对第5条的提法应为第5条第4款。 这一建议已转交起草小组。

149．关于本款第一部分，即规定时效期限自经营人将货物交给有权提货人之日开始的这一部分，有一建议主张删去有权提货人这一提法。 支持这一建议者认为，即使经营人将货物交错了人时效期限也应开始。 与此相反的意见则认为，在这种情况下不应开始时效期限。 该项建议未获接受。

150．决定对经营人将货物交给有权提货的人的提法进行修正，以便改为提及经营人将货物交给该人或交由该人处理。

151．有一建议主张，得到货物灭失通知的人应从有权提出货物灭失索赔的人改为有权提货的人。 支持这一建议的人指出，后一种人通常都是得到经营人关于货物灭失的通知的人。 而且，经营人也不应当先去调查谁有权就货物灭失提出索赔再决定通知谁。 多数的意见则是，对有权对货物提出索赔的人的现有提法应予保持不变，因为以前由委员会通过的对第5(4)条的修正中已有这样的精神：有权提出货物索赔的人可将其视为灭失。

152．关于对货物灭失通知的提法，有一建议是主张明确规定时效期限究竟是在通知发出之时开始还是在收到之时开始。 该建议未予采纳。

153．有一建议主张在本款结尾处加写“以先者为准”一语。 据解释，这一提议的目的是规定，在货物全部灭失的情况下，时效期限自经营人发出货物灭失通知之日开始，但如果通知系在30天的期限——在此期限之后，可将货物视为第5(4)条项下的灭失——之后发出，则时效期限应自该30天期限届满之时算起。 这一

建议原则上获得接受，并已转交起草小组。

第(3)款和第(4)款

154. 委员会决定保留第(3)和第(4)两款的实质不变。

第(5)款

155. 有一种意见认为，第(5)款的现有案文给经营人带来了不确定性，因为经营人将始终有可能受到追索索赔人被判负有赔偿责任之后针对经营人提出的追索诉讼，而这可能是经营人交出货物多少年以后的事情。 答复这一意见的人认为，对经营人可用这样一条规定来保护：要求追索索赔人将针对追索索赔人的索赔通知经营人。委员会决定保留本款现有的精神。

156. 有意见认为，根据现有案文，追索索赔人应在一段“合理的时间内”就针对其本人的索赔发出通知；据指出，这些词句不够精确。 提出的建议主张规定确定的期限，或要求“立即”发出通知或通知“不得有不应有的延误”。 委员会决定保留现有的一段“合理时间内”的提法。

157. 有一建议主张使第(5)款与《汉堡规则》第20(5)条一致起来，办法是规定：追索诉讼可在提起诉讼地所在国法律所许可的期限内提出，但所许可的时间不得低于本款目前所述90天的期限。 这一提议未获接受。

158. 有一提议主张修正本款，以规定对经营人的追索诉讼的提起，不仅可以在追索索赔者在对他本人的诉讼中被判承担赔偿责任或已给付据以提出诉讼的索赔后90天之内，而且也可以在追索索赔者已给付对其本人的索赔后90天之内（尽管可能并未对其提起诉讼）。 这一建议未获接受。

159. 委员会的理解是，本款中所述“追索诉讼”不仅指司法程序，也指仲裁程序。

## 第13条和第14条

160. 委员会决定保留这两条的实质不变。

## 第15条

161. 一项主张将第15条案文放在最后条款中的建议已提交起草小组。

162. 有一建议主张删去“对本公约缔约国具有约束力的……或根据一国使有关国际货物运输的公约生效或源自该公约的”等语。 支持这一提案的意见认为，公约不应从属于国家法律。 主张保留这些词语的意见认为，这些词语的目的在于根据已将有关国际货物运输的公约的规定体现于国家法中的国家立法来维护权利和义务。 特别应当指出的是，“使…生效”一语是指有些国家据以实施其作为当事国的各项国际公约的立法。 “源自”一语指其他国家就其尚不是当事方的那些国际运输公约的条款派生出来的或与之保持一致的法律。 委员会的理解是，所提到的用语并没有将公约草案从属于不是源自某一有关国际货物运输的公约或并不使该公约生效的国家法律。

## 第16条

163. 据指出，本条与委员会1982年第十五届会议所通过的关于统一记帐单位的示范规定是十分相近的[6]。委员会决定保留本条实质不变。）

## 第17条

### 一般性意见

164. 委员会注意到，本条是以委员会1982年第十五届会议通过的赔偿责任限额的修订的示范性修正程序[7]及修正1969年关于油污损害的民事责任的国际公约的1984年议定书第15条为依据的。

### 第(1)款

165. 关于引导语中及第(1)款(a)项中的“缔约国”一语，委员会又转过来审议公约草案中应当使用的术语问题，即究竟应当使用“缔约国”还是“当事国”。（见上文第44段）。 有一种意见主张通篇使用“当事国”一语。 但委员会的决定却是，在第1至第16条的现有案文中，“缔约国”一律以“当事国”取代，而在第17条中，则在开头语中保留“缔约国”的提法，但该条(a)项中的“缔约国”一语则改为“当事国”。 在作出这一决定的时候，委员会是想表明希望与《维也纳条约法公约》第2条所列用语保持一致。 也就是说，以“当事国”一语来指公约对之已生效的国家，以“缔约国”来指已通过交存批准书、接受书、赞同书或加入书而同意受公约约束的国家，不管公约是否对该国生效。 委员会要求起草小组在第17条随后各项规定及最后条款草案中有关处贯彻这一意图。

166. 人们就(b)项表示了下述忧虑：把公约草案中赔偿责任限额的修正建立在由一份包罗万象的名单列出的各项公约的限额的修正的基础上是不适宜的，因为这些公约有的可能已经废弃不用，而且可能又订立了新的公约；由于(b)项中规定的办法是自动的，它可能导致过多地召开委员会会议来审议公约草案中限额的修正问题；根据该项，即使没有任何当事国要求进行修正公约草案的程序，也应该发起这种程

序。 旨在解除这些忧虑的提案包括这样的建议：(b)项中的公约名单应有说明，但不是最后的或包罗万象的，应限制召集修订委员会会议的次数，而且，除非至少已有一个国家也要求召开修订委员会会议，否则(b)项中的办法不应予以实施。

167．另一项提案是要完全删除(b)项。 有人支持这一提案，认为如果需要修正公约草案中赔偿责任的限额，一定会有相当多的国家要求根据(a)项召开一个修订委员会会议。 委员会接受了这一提案。

168．委员会接受了一项按照下述精神加写一项规定的提案：

> “如果本公约在其开放供签署五年以上之后生效，保存人应在公约生效后的第一年内召开一次修订委员会会议”。

169．有人建议把上文第167段中提及的提案的实质内容与目前的第(5)款结合起来。这一建议已提交起草小组审议。

第(2)款

170．委员会决定保留本款实质不变。

第(3)款

171．有一建议主张删除第(3)款，认为其没有必要，因为它只规定，在就赔偿责任限额的修正作出决定时，应考虑到一切有关的因素。 大多数人的观点认为，本款很好地指出了特别有关的因素。 因此，委员会决定保留本款，但应考虑到关于改进引导语的草拟及修订(a)项的建议－该建议已提交起草小组审议。

第(4)款

172. 有人提出一项提案，根据下述精神在第(4)款中加入一个句子，但未获接受：

“修正案应由委员会以出席会议和投票的委员会成员的三分之二多数通过，条件是在投票时至少应有一半的成员在场。”

第(5)款

173. 关于应将第(5)款放在靠第(1)款更近的地方的一项提案已提交起草委员会审议。

第(6)款

174. 有人指出，第(6)款中的生效是指，修正案将在保管人向缔约国通知修正案通过后的３６个月时才能生效，这一期限被认为太长。 因此，有人提出了一项提案，把本款中提及的两个１８个月的期限都改为１２个月，这样，一项修正案只需２４个月即可生效。 有人反对说，修正１９６９年油污损害的民事责任的国际公约的１９８４年议定书也载入了１８个月的期限，而且，在该案文中，１８个月的期限还是一种妥协。 关于第(6)款中的第一个１８个月期限，有人指出，在有些国家，赔偿责任限额的修正需要议会进行审议和采取行动，所以这样长的期限是必要的。 委员会决定将两个期限都按原来的１８个月予以保留。

第(7)、第(8)和第(9)款

175. 委员会决定保留这些款项的实质不变。

## F. 审议由秘书处编写的最后条款草案（A/CN·9/321）（第A－I条）

176. 委员会根据由秘书处编写并载于文件A/CN·9/321提交委员会的条款草案A－I条讨论了最后条款。

### A 条

177. 委员会决定保留该条内容，不作任何变动。

### B 条

第(1)款

178. 有人指出，该款就通过公约提出了两个备选方案。 根据第一个方案联大将按照第六委员会的建议最后完成和通过公约，并将其开放供各国签署。 根据第二个方案，联大将举行一个外交会议，由其最后完成和通过公约，并将公约开放供签署。 由于委员会决定建议联大将公约草案提交外交会议，委员会通过了第二个方案（见下文第224段）。

第(2)、(3)和(4)款

179. 委员会决定保留这几款的内容，不作任何变动。

### C 条

180. 委员会决定保留本条内容，不作任何变动。

## D 条

181. 有人建议，应允许各国作出保留，但第12条除外，该条涉及提起司法或仲裁程序的时效问题。 有人指出，至少在一个国家的法律制度中，涉及公约草案包括的标的的司法程序不可能失去时效，如果不允许作保留的话，这样一个国家不可能加入公约。

182. 还有人建议，应允许作出保留，将公约的适用限于某几类港站经营人。有人指出，与运输有关的服务是由各种各样的港站提供的，而这类港站为各种运输形式服务、处理各种不同类型的货物和使用各种复杂程度不同的技术，若把所有这些业务活动都统到单一的法律制度中，各国会认为是不合宜的。 有人进一步支持上述建议时说，若能作出保留，很多国家就有可能加入公约。

183. 有人反对上述建议，指出若允许保留，便破坏了公约草案所寻求的法律统一性的目标。 此外，有人说，允许各国将公约的适用限于某几类港站经营人的建议违反了填补有关各种运输形式国际公约中空白的目标。 尽管有人建议，是否允许保留的问题应让外交会议作出决定，但普遍的意见是公约草案应明文规定，不得对公约作任何保留。

## E 条

184. 委员会决定保留该条内容，不作任何变动。

## F 条

第(1)款

185. 就批准书数或为使公约生效需采取的类似行动问题，发表了各种不同意

见，一种意见认为，第6条目前案文中置于方括号内的五件批准书或类似行动太少，因为只有规定大得多的批准书数，才符合公约草案实现统一有关港站经营人赔偿责任的法律的目的。 人们提出了15、20（如《汉堡规则》所要求的）或30件批准书（如《多式联运公约》所要求的）。

186. 另一种意见认为，公约生效所需批准书数或类似引动应少一些。 有人指出，规定少一些可比较易于取得一致。 若要求规定较大的批准书数，将会使公约的生效推迟相当一段时期。 如规定得少一些，将使公约能尽早生效。 其他公约的经验表明，若公约生效，能起到吸引更多国家的作用。 还有人指出，不希望适用公约的国家完全可以不加入公约，但不应通过要求增加批准书数或类似行动来阻止公约对那些需要公约的国家尽快生效。 经过深入讨论后，委员会决定将批准书数定为五件。

第(2)款和第(3)款

187. 委员会决定保留这两款内容而不作任何变动。

## G 条

第(1)款

188. 关于提及“缔约国”问题，委员会决定遵照其关于第17(1)条的决定（见上文第165段），将G条第(1)款按下列精神改写：

> “在不少于本公约当事国三分之一提出请求的情况下，保存人应召集缔约国开会修订或修正公约。”

第(2)款

189. 委员会决定保留该款内容，不作任何变动。

## H 条

190. 关于将目前案文中第17条规定列入最后条款的建议已提交起草小组。

## I 条

191. 委员会决定保留该条内容，不作任何变动。

## 结束条款

192. 委员会决定保留结束条款的内容，不作任何变动。

## G. 审议起草小组提交的公约草案条款（第1－25条）

193. 起草小组在其提交的、经国际合同惯例工作组第十一届会议核准的公约草案案文（A/CN·9/298，附件一）中列入了委员会在其本届会议上作出的各项决定。 该案文还反映出为使该案文更易理解和确保各语文文本的文字前后一致以及各种语文文本相互一致而在修辞方面所作的改动。

194. 下述各段反映出委员会对由起草小组提交的某些条款草案所作的改动，但并未专门提及其他微小的改动，尤其是那些没有涉及所有语文文本的微小改动。由起草小组提交、并经过改动的条款草案案文载于本报告的附件一中。 下述各段还反映出委员会就起草小组提交的某些条款草案进行讨论的情况。

### 公约草案的名称

195. 在谈及公约名称中的“国际贸易”一词时，有人认为，使用“国际运输”

一词似乎更能恰当地表达本公约草案所涉范围。 有人指出，本公约草案中所囊括的某些类型的货物，例如，用于展览的设备和展品以及救灾物资等，仅涉及国际运输，而与国际贸易无关。 委员会批准了由起草小组提交的公约名称。

## 第1条

196. 委员会一致认为，(d)款中就与运输有关的服务所列举的例子明确地表明这类服务仅涉及各种有形活动，而不包括诸如财务服务等方面的活动。 委员会批准了由起草小组提交的本条。

## 第2条

197. 有人提出是否有必要界定“当事国”一词的问题。 会议一致认为，委员会反映在本报告（见第165段）中的、对该术语的理解已足以说明问题。 委员会批准了起草小组提交的本条。

## 第3条

198. 委员会批准了起草小组提交的本条。

## 第4条

第(1)款

199. 有人对本款的案文持保留态度。 有人反对将货物的状况和数量等语从第(1)款(a)项中删除的决定。 委员会批准了起草小组提交的本款。

第(2)款和第(3)款

200．委员会批准了起草小组提交的这两款。

第(4)款

201．有人对起草小组提交的、以《汉堡规则》第14(3)条为基础制定的本款持保留态度。 这些保留意见主要是针对有关应按照国家法律来确定签署形式的但书，而且不同意本款中将签署形式仅限于由机械或电子手段作出的各种签署形式。 有人表示赞同含有如下内容的规定："签字是指手书签字、其真迹电报或任何其他方式作出的相同认证"。 此项定义取自《联合国国际汇票和国际本票公约》(1988年)第5(k)条的规定。 委员会批准了起草小组提交的本款。

第5条

202．委员会批准了起草小组提交的本条。

第6条

203．关于第(1)款(b)项，有人认为，本项并未反映出委员会大意如下的决定：只有在经营人根据其所掌握的客观情况认为，有关货物是经由海运或内陆水运交给经营人或从经营人处取走，才可适用较低的赔偿责任限额。 委员会批准了起草小组提交的本条。

## 第7条

204. 有人对经委员会决定，并反映在起草小组提交的本条的标题持保留态度；有人指出，此标题未能准确地反映出本条的实质性内容，即约定和非约定索赔。委员会在使各种非英语语文文本的这一标题同英文本的标题一致之后批准了起草小组提交的本条。

## 第8条

205. 有人对经委员会决定，并反映在起草小组提交的本条之中的本条标题持保留态度，其理由是，“权利”一词意味着经营人可以决定是否限制其自己的赔偿责任。委员会批准了起草小组提交的本条。

## 第9条

206. 有人不满意在(a)款中加上“合法”一词，认为这将使人作出这样的解释，即只有经营人为处理危险性货物而采取的“其他方法”应当是合法的，而经营人却可用非法手段销毁货物或使其变成无毒品。另外一种意见则认为，根本就不应使用“合法”一词，因为这会有销毁一般货物是合法的做法的含义。与此相反，应在本款中要求以无损于环境的方式销毁或处理有关货物。委员会批准了起草小组提交的本条。

## 第10条

207. 有人对本条第(1)款持保留态度，其理由是该款并未反映出委员会的有关决

定，即经营人拥有的扣留权不仅应包括在其对货物负责的期间产生的费用和债款，而且还应包括在其负责期限结束之后产生的费用和债款。 委员会批准了起草小组提交的本条。

## 第11条

208．关于本条第(2)款，有人倾向于使用“最终目的地”一词，而不是经委员会决定的“最后收货人”。 委员会批准了起草小组提交的本条。

## 第12条

209．有人对委员会有关保留第12条的决定持保留态度。 委员会批准了起草小组提交的本条。

## 第13、14、15、16、17和18条

210．委员会批准了起草小组提交的上述各条。

## 第19条

211．会议决定删除第(1)和(4)款中的“缔约”一词。 有人认为应修正第(3)款，以考虑到第2(1)(b)条中的规定，因为委员会业已在该条中增添了新的内容。 委员会批准了起草小组提交的本条，但可删去“缔约”一词。

## 第20条

212．有人认为，应允许各国对《公约》提出保留。 因此，有人就此表示反对

起草小组提交的本条。 委员会的决定是批准本条。

## 第21、22和23条

213．委员会批准了起草小组提交的上述各条。

## 第24条

第(1)款

214．有人对委员会决定删除(b)项表示遗憾。委员会批准了起草小组提交的本款。

第(2)款和第(3)款

215．委员会批准了起草小组提交的以上两款。

第(4)款

216．有人认为，第(4)款(a)项中提及的有关运输方面的各项公约即是列于文件A/CN.9/298，附件二中的各项公约。 委员会批准了起草小组提交的本款。

第(5)、(6)、(7)款

217．委员会批准了起草小组提交的上述各款。

第(8)款

218．有人认为应将“当事国”一词改成“缔约国”或“各国”，其理由是由起草小组提交的本款并未就这样一种情形作出规定：即一个业已批准或加入了本公约但公约对其尚未生效的国家希望退出本公约的情形。 有人对此持不同看法，认为本款与第(7)款有关并与之是一致的，因为第(7)款所涉及的是有关各当事国的修正案获得接受或开始生效的问题。 委员会批准了起草小组提交的本款。

第(9)款和第（10）款

219．委员会批准了起草小组提交的以上两款。

第25条

220．委员会核准了起草小组提出的本条

结束条款

221．委员会核准了起草委员会提出的结束条款。

222．委员会对国际合同惯例工作组编写出如此高质量的公约草案表示赞赏。委员会还对公约草案编写期的工作组主席、意大利的迈克尔·波内尔先生和主持委员会对公约草案审议和通过的本届会议主席、捷克斯洛伐克的雅多米尔·卢齐卡先生表示感谢。

H．通过公约草案作为公约的程序

223．委员会审议了为通过公约草案作为公约可依照的程序。 秘书处阐述了举

行一次外交会议所涉经费问题。 委员会十分倾向于建议大会为通过公约而举行一次外交会议。 委员会认为，它已制定了为管理国际贸易的一个重要方面规定了全面的、基础牢固的法律规则的一项公约草案。 但是，委员会承认，某些条款中的一些问题还未得到最后解决，公约草案的某些方面还可进一步加以改进。 委员会相信，最后一轮谈判将可就这些问题和改进方法达成一致意见。

224. 为了取得这一结果，委员会认为极为重要的是，应使所有国家，特别是不是委员会成员和未参加公约草案编写工作的国家以及国际运输法专家参与进一步的谈判。 鉴于公约草案基本上是着眼于实际的，所以由有关商业和经济各界的代表（如港站经营人、承运人、托运人和保险人）参加是极为重要的。 为使剩余的问题得到满意的解决、使公约获得全世界的接受，这些国家、专家和各界的广泛参与是至关重要的。 委员会认为，举行一次外交会议是进行这种谈判的最理想的论坛。

## I. 委员会的决定和向大会提出的建议

225. 委员会在1989年6月2日第426次会议上以协商一致意见通过了下列决定：

联合国国际贸易法委员会，

忆及其在1983年第十六届会议上决定将运输港站经营人的赔偿责任的议题列入其工作方案，在第1984年第十七届会议上责成其国际合同惯例工作组开展编写有关这一议题的统一法律规则的工作，

注意到国际合同惯例工作组为编写《国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约》草案共举行了四届会议，

进一步注意到委员会已在其１９８９年第二十二届会议上审议了公约草案的案文。

深信为使公约获得世界范围的接受，以通过公约为目的的最后谈判应有各国代表、国际运输法专家和有关的商业和经济各界代表参加，

1. 谨向大会提交载于本报告附件一中的《国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约》草案，
2. 建议大会于１９９１年召开一次为期三周的全权代表国际会议，以期在委员会核准的公约草案的基础上缔结《国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约》。

## 三、国际支付

226. 1986年委员会第十九届会议决定开始拟定电子处理资金划拨示范规则，并将这一任务交给了国际支付工作组。1987年11月，工作组在其第十六届会议上开始工作，审议了秘书处报告中所载的可考虑列入示范规则中的一系列法律问题。 工作组在会议结束时，请秘书处根据工作组的讨论情况拟定条款草案，以便工作组下届会议审议（A/CN·9/297，第98段）。

227. 委员会本届会议审议了工作组第十七届和第十八届会议的报告（A/CN·9/317和318）。 工作组第十七届会议审议了秘书处编拟的条款草案，并要求根据该届会议的讨论情况改写。 工作组第十八届会议审议了秘书处重新草拟的条款。

228. 工作组第十八届会议决定，编写条款草案应暂时采用示范法的形式，适用范围应仅限于国际性的信用划拨。 但工作组还决定，示范法应适用于所有国际信用划拨，无论其是电子处理的还是书面的。 因此，工作组决定，条款草案的标题应为《国际信用划拨示范法》草案。

229. 委员会赞赏地注意到工作组的报告，并建议工作组继续努力，以期向委员会1991年第二十四届会议提交案文并供其审议。

## 四、新的国际经济秩序

230．委员会在其1986年的第十九届会议上决定，作为一个优先事项，就采购问题开展工作，并委托新的国际经济秩序工作组负责此项工作。委员会本届会议审议了该工作组第十届会议的报告（A/CN·9/315）。

231．该项报告表明，该工作组审议了涉及采购问题的各项主要议题，并讨论了用以处理这些议题的各项办法。 该工作组决定着手编写采购示范法，以便协助发达国家和发展中国家调整或改进其各自的采购法及程序或协助尚未制定此类法律的国家制定一套良好的采购法。

232．委员会赞赏该工作组迄今为止所完成的工作，并认为该工作组第十届会议上所进行的讨论为其今后的工作奠定了良好的基础。

233．有人指出，目前正在关贸总协定的框架内设法扩大该协定有关政府采购协定的适用范围，因此会议认为，工作组在起草采购示范法时应考虑到在关贸总协定框架内所取得的进展。 会议指出，参与关贸总协定工作的人员以及一位来自该协定秘书处的观察员参与了该工作组第十届会议的工作，从而使得关贸总协定和委员会均得以在其今后的各个项目中从相互交流意见和资料中获益。 会议还指出，委员会的工作不会重复关贸总协定的工作，因为这两个项目在一些有关领域中的范围和目标上彼此各不相同。

234．会议认为，该工作组目前正在起草的采购示范法应考虑到参与采购程序的外国人的特殊需要，以及有关采购问题的现有区域性安排。

235．委员会赞同该工作组有关希望有更多的发展中国家参与其工作的愿望。委员会请该工作组迅速开展工作。

## 五、担保和备用信用证

236．委员会于1988年举行的第二十一届会议审议了秘书长关于备用信用证与担保的报告（A/CN.9/301）。 委员会同意该报告关于需要谋求更大程度的确定性和统一性的结论，赞同地注意到报告中提出的建议，即今后的工作可在两个层次进行，第一步是关于订约规则或示范条款的工作，第二步是制定成文法的工作[10]。

237．关于第一步，委员会欢迎国际商会为拟订担保统一规则草案所进行的工作，认为这样一个草案如提交委员会各成员国提出意见和建议，会有助于使其得到世界各国广泛的接受，因为委员会的成员之中包括有各个区域、各种不同法律制度和经济制度的国家。 因此，委员会决定由国际合同惯例工作组专门举行一届会议，审查国际商会提出的担保统一规则草案，以便评估该规则草案是否可为世界各国广泛接受，并提出一些意见和可能的建议供国际商会最后审定该规则草案时参考[11]。

238．委员会还请该工作组研究与该报告结论中所设想的第二阶段有关的今后工作的必要性和可行性，即努力通过制定统一法的工作争取在成文法方面实现更大程度的统一[12]。

239．在本届会议上，委员会审议国际合同惯例工作组第十二届会议工作报告（A/CN.9/316）。委员会注意到该工作组对国际商会制订的担保统一规则草案进行了审查并讨论了在成文法阶段争取更大程度的统一性的必要性和可行性。委员会还注意到该工作组提出的以示范法形式或以公约形式着手拟订一项统一法的工作的建议。

240. 国际商会的观察员说，载有工作组对规则草案所提看法和建议的报告已在国际商会内部进行了讨论，而且对草案作出了修改，修改后的规则草案即将发给国际商会所属的各国机构。 希望该草案的最后定稿能在１９８９年年底得到通过，以便在１９９０年１月１日起开始生效。

241. 另一种意见认为，这次由委员会审议该规则草案，不应开创由委员会审查其他组织正在拟订阶段的而不是最后定稿的案文的先例。 对此，有的代表说，应把两种情况区分开来，一种是虽由另一组织拟订但应由委员会最后定稿和发起缔结的案文，另一种是由另一组织草拟和最后发起签订的案文。 对于后一种情况，也许应在初期阶段就征求委员会的意见。

242. 工作组提请委员会着手拟订统一法的建议得到了广泛的支持。 大家觉得，由委员会拟订一项统一法符合各国在担保和备用信用证方面迫切需要使立法实现统一的愿望。

243. 一种意见认为，关于这项工作，最好暂不作出决定，待国际商会的担保统一规则生效和执行一个阶段之后再说。 对此，有人回答说，在成文法阶段拟订一项统一法的工作与国际商会拟订统一规则的工作并不重复，因为两项工作的性质不一样。 国际商会的规则属于契约性质，而且，正如工作组的报告所指出的，它留下了重要的空白，只能在成文法阶段作出填补。

244. 经过讨论，委员会决定仍应进行拟订统一法的工作。 委员会将这一任务委托国际合同惯例工作组负责进行并请秘书处编制必要的文件。

## 六、国际对销贸易

245. 1986年，委员会第十九届会议在讨论秘书处题为“新的国际经济秩序领域的今后工作”的说明（A/CN·9/277）时，审议了有关对销贸易议题的今后工作。 委员会中有相当多的成员支持就这一议题开展工作，要求秘书处就该问题编写一份初步研究报告[13]。

246. 1988年，委员会第二十一届会议审议了题为“国际对销贸易法律问题的初步研究”的报告（A/CN·9/302），其中介绍了对销贸易的合同方法并列举了这类贸易所涉及的某些较为重要的法律问题。 委员会那届会议决定，最好应编制一份关于起草对销贸易合同的法律指南。 然而，委员会认为，这一法律指南不应重复其他组织的工作。 委员会请秘书处拟定法律指南的大纲草案，以便委员会决定下一步可能采取什么行动[14]。委员会本届会议审议了题为“关于起草国际对销合同的法律指南的可能内容和结构的大纲草案”的报告（A/CN·9/332）。

247. 就委员会是否应在这一领域继续开展工作的问题发表了各种不同意见。一方面，有人说，国际对销贸易对发达国家和发展中国家都是不利的，因为它引进了双边主义因素，硬性规定了价格，废弃了多边主义和价格竞争。 由委员会拟订关于对销贸易的法律指南可能会被理解为赞同这种贸易，从而可能鼓励各方从事这种贸易。 另一方面，有人说，国际贸易中有相当一部分是通过利用对销贸易安排来进行的，这类安排在法律方面引起一些困难，而对于这些困难，当事各方往往找不到最佳解决办法。 这类困难在发展中国家尤其麻烦，发展中国家由于缺乏外汇，常常被迫求助于对销贸易。

248. 一种建议是委员会应中止这方面的工作。 另一种建议是委员会将其工作推迟到欧洲经济委员会完成其工作之时，该委员会目前正在起草关于商业补偿合同和工业补偿合同法律问题的指南。 到那个时候，委员会将能更好地决定其应进行的工作。

249. 普遍的意见是，委员会应编制关于起草国际对销贸易合同的法律指南。委员会是一个专门的法律机构，其中包括处于不同经济发展水平的国家，这一事实意味着委员会的工作不会重复其他机构进行的工作。 委员会要求秘书处为委员会下届会议草拟法律指南章节草案。 委员会认为，秘书处已编制的这一法律指南的可能内容和结构的大纲草案为开始今后的筹备工作奠定了良好的基础。

## 七、工作协调

250. 委员会审议了各国际组织目前在协调和统一国际贸易法方面的活动秘书长报告（A/CN.9/324）。该报告增订了提交第十九届委员会会议的关于同一议题的报告中所载资料（A/CN.9/281）。这次的报告分以下标题讨论各项活动：一般国际商业合同；商品；工业化；跨国公司；技术转让；工业和知识产权法；国际支付；国际运输；国际商事仲裁；国际私法；简化贸易程序；国际贸易法的其他议题，会议和出版物。

251. 委员会秘书指出，虽然惯例是每三年提交一次各国际组织目前活动的报告，但秘书处打算在今后更勤一些地提交这类报告。

252. 国际商会观察员报告说，国际商会工作组目前正在增订1980年版的《国际贸易术语解释通则》，即用于国际销售合同的国际商会标准贸易术语。修订的目的是以与现代贸易做法有关的一些术语取代1980年版中的某些术语，例如集装箱及滚装技术的使用等新术语。新版本还将照顾到以电子数据处理文件替代纸张式运输单据的情况。除增加新术语外，新版本还重新安排了《通则》的顺序，俾使初次使用者能根据启运和到达的情况查找到术语。国际商会的观察员指出，同《跟单信用证统一惯例和做法》的做法一样，《国际贸易术语解释通则》的增订本也将提交委员会批准。

253. 经济互助委员会（经互会）观察员说，正在继续努力改善经互会各成员国及其各组织间合作的法律基础。经互会在其1987年10月召开的第四十三届会议上，承认了改进合同法规则和经互会成员国经济组织经济、科学和技术合作的一般条件以及集中或协调有关的国家法律规则的必要性。1988年，完成了对《经互会成员国各组织间交货的一般条件》的案文的修订，以期能在1989年7

月1日适用。 关于经互会成员国经济组织生产合作合同制订的法律指南的编写工作已告完成。 有关国家已通过了国际特别仲裁的示范条款及这类仲裁的规则。经互会法律问题常务委员会将编写经互会交货的一般条件的条款与《联合国国际货物销售合同公约》的比较研究报告。 经互会的其他活动包括编写经互会成员国在关于合营企业、联合企业和机构的建立与经营及建立经互会成员国各经济组织间直接生产和科技联系方面的立法的资料和参考材料。

254. 国际海事委员会观察员谈到了该组织正在编写的拟写入海运货单中的统一规则草案。 海事委员会还在研究制订划拨过境货物权的电子处理手段的可能性。关于海事委员会九十年代统一货物海运规则委员会，预计，指导方针将在编写后于1990年向在巴黎举行的海事委员会大会提交，所涉问题是现有法律制度未充分涉及的。

255. 国际统一私法学社（统法社）观察员报告说，统法社理事会对委员会在国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案方面工作所取得的进展表示满意，这项工作原是由统法社一个特别研究小组开始的，随后才由委员会接了过去。 统法社观察员还提到欧洲经委会内陆运输委员会预计将于1989年10月通过的危险货物公路铁路和内河航运船只运输期间造成损害的赔偿责任公约。 这一案文的工作起初也是在统法社进行的。 关于国际金融租赁公约和国际代理公约——由统法社编写，1989年5月在渥太华通过——统法社观察员报告说，这两份文书已有一些国家签署，可望早日生效。

256. 关于统法社目前的工作，统法社观察员指出，统法社逐步编纂国际贸易法研究小组已接近完成其有关国际商业合同适用的一般原则的工作。 统法社还在继续进行文化产权国际保护方面的工作。 关于当前国际贸易法工作方案的其他议题包括特许合同、活动设备担保和商业代理。

257. 亚非法律协商委员会观察员谈到了亚非法律协商委员会同贸易法委员会之间卓有成效的合作。 他指出，亚非法律协商委员会定期在年会时从亚洲和非洲的

角度对贸易法委员会的工作加以考虑，而且，关于这方面工作的意见是对双方都有益处的。 他还注意到贸易法委员会及其秘书处对亚非法律协商委员会所组织的有关国际贸易法的讨论会的贡献，并指出了这类讨论会对于推动贸易法委员会在亚非区域工作成果方面的重要性。 关于亚非法律协商委员会的工作，该观察员告知委员会说，亚非法律协商委员会正在编写工业合资企业法律指南，而且正在考虑重新调整第三世界债务的法律准则和原则。 他说，亚非法律协商委员会于１９８９年在拉各斯设立了区域仲裁中心。

258. 由亚非法律协商委员会主持成立的开罗仲裁中心观察员报告说，该中心于１９８８年１１月举办了亚非仲裁人员第一期培训方案。 国际发展法研究所、美国仲裁协会、国际商会和解决投资争端国际中心参加了这一方案，出席的有七个非洲和亚洲国家的仲裁人员。 还计划于１９８９年１１月在吉达和１９９０年1月在开罗（暂定）举办新的培训方案。 开罗仲裁中心还计划向非洲和亚洲的律师、企业家和政府官员提供培训。

259. 美洲商业仲裁委员会观察员将１９８９年5月9日在哥伦比亚卡塔赫纳举行的美洲商业仲裁委员会理事会会议的情况通报给了委员会。 他指出了美洲商业仲裁委员会在推动各国接受《承认和执行外国仲裁裁决的公约》（纽约，１９５８）和《美洲国际商业仲裁公约》（巴拿马，１９７５）方面所作出的不断努力。 他告知委员会说，亚非法律协商委员会将在１９８９年9月最后几天举行第十届美洲商业仲裁大会。

260. 海牙国际私法会议观察员将海牙会议与委员会工作有关的工作方案中的议题告知了委员会。 这些议题包括编写一项适用于流通票据的规则的公约。 海牙会议常设局正在编写一份报告，该报告一方面涉及到处理汇票、本票和支票中某些法律冲突的１９３０年和１９３１年日内瓦公约的修订问题，另一方面涉及到《联合国国际汇票和国际本票公约》可能引起的具体法律冲突。 另外，海牙会议也在

考虑数据自动处理、货物各式运输等国际私法问题及一般合同义务问题。

261. 拉丁美洲银行联合会观察员告知委员会说，该联合会１９８９年４月举行的董事长大会的一项决议是，拉丁美洲各银行应当鼓励其本国加入《联合国国际汇票和国际本票公约》。

## 八、各公约的现状

### A. 《国际货物销售时效期限公约》

262. 委员会注意到，《国际货物销售时效期限公约》和修订该《公约》的《1980年议定书》于1988年8月1日生效时，根据《议定书》第十四(2)条的要求，秘书长作为公约保存人应编写一份经《议定书》修订后的公约案文。 委员会还注意到，秘书长1989年4月17日发出保存人通知书，印发了按建议进行修订后的公约案文。 保存人通知书表示，如果秘书处没有收到对修订后的拟议公约案文所提出的反对意见，那么该案文即作为最后定稿印发。

263. 秘书告知委员会，修订后的公约拟议案文已有五种语文的版本，这五种语文是1974年召开外交会议时所使用的语文。 由于当时阿拉伯文不是那次外交会议的语文之一，所以公约没有阿拉伯文版本。 但是，修订公约的《1980年议定书》是有该语文的版本的。

264. 委员会决定，应要求确定修订后的公约的阿拉伯文版本。 为此目的，委员会请秘书长安排将修订后的公约译成阿拉伯文。 1990年委员会第二十三届会议时将审议该译本，届时委员会将向秘书长提出一份可按保存人通知书方式进行分发的案文，使所有国家都有机会对拟议的案文发表意见，然后再行出版，作为修订后的公约的阿拉伯文定稿版本。

### B. 签署、批准、加入和认可

265. 委员会审议了作为其工作成果的各项公约目前的签署、批准、加入和认可

情况，这些公约是：《国际货物销售时效期限公约》、《修订时效公约的议定书》、《联合国海上货物运输公约》（1978年汉堡规则）和《联合国国际货物销售合同公约》。委员会还审议了《联合国承认及执行外国仲裁裁决公约》（New York 1958）的现状，这项公约虽然不是本委员会的工作成果，但在委员会国际商事仲裁领域的工作方面具有特别的意义。另外，委员会还注意到根据贸易法委员会《国际商事仲裁示范法》颁布立法的各项司法。委员会审议了秘书处关于截至1989年5月16日止这些公约和示范法现状的一份说明（A/CN·9/325）。

266．委员会非常满意地注意到，自从报告于1988年提交委员会第二十一届会议以来，又有四个国家批准或加入了《联合国销售公约》，它们是澳大利亚、丹麦、德意志民主共和国和挪威。这样，批准或加入《公约》的国家数目就达到十九个了。其他一些国家的代表或观察员报告说，目前官方正在采取行动，预计近期内可望批准或加入《公约》。

267．委员会感到极为高兴的是，又有七个国家批准或加入了《承认及执行外国仲裁裁决公约》，它们是阿尔及利亚、安提瓜和巴布达、阿根廷、巴林、多米尼加、肯尼亚和秘鲁。在该公约三十年来的历史中，这次不仅同期批准或加入《公约》国家最多，而且从地域分布情况来看，也说明成为《公约》缔约国所可得到的好处已为人们所广泛认识。希望尚未加入《公约》的国家能在不久的将来加入《公约》。

268．此外，委员会获悉，自上次1988年的报告以来，澳大利亚、保加利亚和尼日利亚、加拿大的安大略省和萨斯喀彻温省以及美利坚合众国的加利福尼亚州都已根据贸易法委员会《国际商事仲裁示范法》颁布了立法。

269．关于《汉堡规则》，委员会得知尼日利亚和塞拉利昂已批准或加入了《公约》，从而使总数达到十四个国家。鉴于还有一些国家预计1989年可完成必要的程序而批准或加入《公约》，所以委员会秘书重申了秘书处于1988年委员会第二十二届会议上的提法，即希望到1989年年底能有《公约》生效所至少需要的20个国家批准或加入《公约》。

270. 一些代表和观察员指出，他们国家的政府正关切地注视着《汉堡规则》方面的发展动态，一旦该公约生效，它们将审查各自的立场，以期批准或加入该公约。

271. 秘书告知委员会，《联合国国际汇票和国际本票公约》已最后定稿，现可供签署、批准、接受、赞同、和加入。正式文本已分送给各国外交部条约处，而且公约副本已在委员会本届会议上进行分发。 一些代表和观察员指出，已开始了协商进程，以确定他们国家的政府是否将签署该公约。 秘书指出，将提交委员会第二十三届会议的各公约现状报告，其中将载有就该公约所采取的行动的情况。

## 九、培训与援助

272．委员会审议了秘书处的一份说明（A/CN·9/323），其中阐述了去年期间在培训与援助方面所开展的活动情况以及今后这一领域所可能开展的活动。 说明指出，自从委员会１９８７年第二十届会议表明“培训与援助是委员会的一项重要活动，所以应较以往更加重视”[15]以来，秘书处已作出了种种努力，以制订较从前更为广泛的活动方案的规划。 在这一过程中，秘书处始终铭记着委员会１９８１年第十四届会议的决议，即培训与援助活动的一个主要目的应是宣传委员会编拟的各项文本[16]．

273．委员会１９８８年第二十一届会议了解到，秘书处当时正计划于１９８８年与莱索托政府和东部及南部非洲国家优惠贸易区共同合作在马塞卢举办一次讨论会。 该讨论会已于１９８８年7月２５日至３０日召开。

274．参加讨论会的有来自布隆迪、吉布提、埃塞俄比亚、肯尼亚、马达加斯加、马拉维、毛里求斯、莫桑比克、卢旺达、斯威士兰、乌干达、坦桑尼亚联合共和国、赞比亚和津巴布韦等十四个国家的３４位个人，其中包括政府高级官员、工商界和大学的代表，另外莱索托还有３６人也出席了讨论会。 讨论会审议了委员会编拟的各项公约和其他法律文本。

275．委员会注意到，１９８８年１０月６日至８日东南非优惠贸易区法律专家委员会在卢萨卡举行的会议上讨论了上述讨论会的成果，法律专家委员会结论认为：“考虑到这些文本关系到东南非优惠贸易区经济安排的成败，所以应促请东南非优惠贸易区各成员国审议并在可能的情况下通过这些文本”（法律专家委员会第一次会议报告，PTA/TC/LEG/I/9，第６６段）。 １９８８年１１月２６日至２９日东南非优惠贸易区部长会议在坦桑尼亚联合共和国阿鲁沙举行的第十三次会议注意到讨论会的报告。 部长会议指出：

"讨论会最重要的方面是，与会者认识到各成员国通过贸易法委员会的法律文本将有助于东南非优惠贸易区的目标的实现，因为这些文本的宗旨就是要尽量缩小各国现行立法之间的差距。 部长会议得知，与会者将建议其各自国家政府通过贸易法委员会的各项文本"

（部长会议第十三次会议报告，PTA/CM/XIII/5，第347－348段）。

276．委员会对该讨论会的成果表示满意。 委员会请秘书处与东南非优惠贸易区秘书处和讨论会各与会者保持联系，以保持其对委员会的工作的兴趣，以及对有关国家在考虑并在可能的情况下通过委员会编拟的各项文本方面的情况的兴趣。

277．委员会1988年第二十一届会议已同意秘书处关于配合委员会第二十二届会议举行一次关于委员会工作的座谈会的计划[17]。 座谈会已于1988年5月22日至26日，即委员会届会第二周时举行。

278．已收到了90个国家大约250份关于参加讨论会的申请。 现有资金可提供32份奖学金，以满足发展中国家与会者的旅费。 另外将有48名个人在没有财政援助的情况下出席讨论会。

279．曾参与编拟法律文本的代表和观察员以及秘书处成员就委员会编拟的各项公约和其他法律文本举办了讲座。

280．秘书处报告说，与会者对于能有机会更多地了解委员会的工作情况表示感谢。 特别是发展中国家的与会者强调指出，委员会的这些活动十分重要，有助于推广国际贸易法方面的知识和学识，并可推动委员会编拟的各项文本的通过和实施。

281．曾为座谈会举办过讲座的本届会议的代表和观察员，对与会者所表现出的兴趣和提出的高质量问题及座谈会高质量的讨论表示满意。

282．委员会对参加组织莱索托讨论会和座谈会并举办讲座的所有人员表示感谢。委员会特别感谢丹麦、芬兰、荷兰、挪威、瑞典和美利坚合众国为莱索托讨论会的筹资所作出的贡献，并感谢澳大利亚、加拿大、丹麦、芬兰和瑞典为座谈会的筹资所作出的贡献。 委员会赞赏地注意到，芬兰四年期每年认捐10万芬兰马克（约

合二万三千美元）支持委员会的培训与援助方案。 委员会还赞赏地注意到，瑞士四年期每年认捐5万瑞士法郎支持委员会的一般性方案，而且委员会还可以将上述一部分资金用于座谈会。

283. 委员会得知，秘书处还打算进一步加强努力，特别是为发展中国家举办或联合举办国际贸易法问题的讨论会和座谈会。 鉴于人们对本届会议期间举办的座谈会颇感兴趣，另外，配合委员会届会在委员会秘书处所在地维也纳举行座谈会也有许多好处，所以拟于１９９１年委员会第二十四届会议之际举办一次座谈会。

284. １０月份将在新德里与亚非法律协商委员会联合举办一次讨论会，在亚非法律协商委员会的亚洲各成员国中间宣传委员会编拟的各项文本。 秘书处已接到出席加勒比共同体将于１９８９年期间就海上货物运输问题举办的两次讨论会的邀请，届时，《汉堡规则》将是审议的主要议题之一。

285. 计划于１９９０年3月为发展中国家的与会者在莫斯科举行一次关于委员员会工作情况的讨论会。 讨论会将从苏联和联合国开发计划署为培训发展中国家个人而设的信托基金中提供资金。

286. 秘书处报告说，它正在就拟于世界不同地方的发展中国家举行的进一步的讨论会进行讨论。 希望能象对莱索托讨论会和本届会议期间举行的座谈会那样为各种大型讨论会和座谈会，以及与会者可能较少并且议题可能较为有限的小型活动提供资金。 据说，这两种活动都是有益的，可有助于促进委员会工作的讨论会和座谈会方案。

287. 委员会对秘书处努力扩大讨论会和座谈会方案一事表示赞同。 委员会回顾了联大１９８８年１２月９日第４３／１６６号决议第5(c)段关于由各国政府、联合国各有关机构、各组织、单位和个人为赞助这些活动的联合国国际贸易法委员会座谈会信托基金提供自愿捐款的请求。 委员会还回顾了委员会第二十一届会议上提出的在可能的情况下每年提供这些自愿捐款的请求[18]。

## 十、大会有关决议和其他事项

### A. 大会关于委员会工作的决议

288. 委员会赞赏地注意到１９８８年１２月９日大会关于联合国国际贸易法委员会第二十一届会议工作报告的第４３／１６６号决议和１９８８年１２月９日关于《联合国国际汇票和国际本票公约》的第４３／１６５号决议。

### B. 今后工作方案

289. 有人指出，在委员会１９８８年举行的第二十一届会议上，人们对下述提案表示了广泛的支持，即应当研究是否需要规定将适用于通过电子方法，特别是通过显示荧光屏幕拟订国际商业合同的法律原则"。委员会秘书指出，已对这一问题作了初步的调查，但是，秘书处仍然缺乏足够的资料来编写报告。 一些代表团表示，他们国家的政府愿意向秘书处提供有关的情况。委员会请秘书处为委员会下届会议编写一份有关这一议题的初步研究报告。

### C. 出版物

290. 委员会秘书报告了《联合国国际贸易法委员会年鉴》以其所用的四种语文出版的情况。 目的是要在某一年结束时出版前一年的《年鉴》。 根据这一方针，《年鉴》的１９８７年版应当在１９８８年底出版。 秘书处报告说，载有委员会第十九届会议工作的１９８６年版的英文本和俄文本已经出版。 西班牙文的1985年《年鉴》已经发行，而法文本的《年鉴》却只出到１９８３年，目前的估计是，

到１９８９年底，《年鉴》的英文本将出至１９８７年，而法文、俄文和西班牙文将出至１９８６年。

291．委员会对出版《年鉴》的长时间拖延，特别是法文文本的拖延表示关切。委员会指出，《年鉴》是可以广泛提供委员会编写的法律案文的起草历史的唯一有效的方法。 如果使不是委员会成员，因而也没有委员会文件的原文的足够档案的国家的法律学者和官员尽快通过《年鉴》的方式获得这些文件，对促进委员会的工作来说是十分重要的。 因此，委员会请秘书处采取必要的步骤，以便到１９９１年底时以全部四种语文文本出版，１９９０年的《年鉴》，而在以后的年份中，则每年年底出版头一年的年鉴。 委员会请秘书处在其１９９０年的第二十三届会议上向其报告为实现这一目标所取得的进展。

292．委员会秘书指出，秘书处计划在１９９１年发行《联合国国际贸易法委员会》的最新版本，该出版物是１９８６年发行的，目的是使读者了解贸易法委员会为协调和统一国际贸易法而开展的工作。 该书的对象是学者、律师和研究工作者，以及一般读者，书中阐述了贸易法委员会的历史及委员会的情况，论述了委员会的工作方案并载入了从这一工作中产生的法律案文和其他材料。 据委员会秘书的估计，这一最新版本将包括自上一版本发行以来所编写的或到１９９１年时将出现的一些新增的法律案文。 这些法律案文包括《联合国国际汇票和国际本票公约》、经１９８０年议定书修正的《国际货物销售时效期限公约》、《国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约》——委员会本届会议已通过了这一公约的草案——和目前正在编写之中的《国际信用划拨示范法》。

293．委员会赞赏地注意到文件A/CN·9/326中所载的与贸易法委员会工作有关的最新著作目录。

## D. 国际运输公约中的赔偿责任限额和记账单位

294. 委员会赞赏地注意到文件A/CN·9/320中所载的有关国际运输公约中的赔偿责任限额和记账单位的分析性汇编。

## E. 委员会第二十三届会议的会期和地点

295. 会议决定，委员会将于1990年6月18日至7月6日在纽约召开为期三周的第二十三届会议，主要的议程项目是审议秘书处就草拟拟议的国际对销贸易合同法律指南所编写的预备报告。 委员会承认，编写必要的文件会给秘书处造成沉重的负担。 因此，委员会决定，如果不能及时向委员会第二十三届会议提交充分的预备报告，秘书处有权将会议缩短一周。

## F. 各工作组的会议

296. 会议决定，国际支付工作组将于1989年7月10日至21日在纽约举行其第十九届会议，于1989年11月27日至12月8日在维也纳举行其第二十届会议，于1990年7月9日至20日在纽约举行其第二十一届会议。 会议决定，如果工作组认为需再召开一次会议才能完成其就《国际信用划拨示范法》所进行的工作，则可于1990年11月26日至12月7日举行其第二十二届会议。

297. 委员会决定，国际合同惯例工作组第十三届会议将于1990年1月8日至19日在纽约举行，第十四届会议将于1990年9月3日至14日在维也纳举行。

298. 会议决定，新的国际经济秩序工作组将于1990年2月5日至16日在纽约举行其第十一届会议，于1990年10月8日至19日在维也纳举行其第十二届会议。

## 注

[1] 根据大会第2205(XXI)号决议，委员会成员当选后任期六年。 在目前的成员中，19个是在1985年12月10日由大会第四十届会议选举的(第40/313号决定)，17个是在1988年10月19日由大会第四十三届会议选举的(第43/307号决定)。 根据1976年12月15日第31/99号决议，大会第四十届会议选出的成员的任期将在1992年委员会第二十五届年度常会开幕前一天届满，大会第四十三届会议选出的成员的任期将在1995年委员会第二十八届年度常会开幕前一天届满。

[2] 1989年5月16日和22日第402和411次会议上进行了选举。 根据委员会第一届会议所作决定，委员会设三个副主席，加上主席和报告员，这样，大会第2205(XXI)号决议第二节第1段所列五组国家里，每组国家都有一名委员会主席团成员(见联合国国际贸易法委员会第一届会议工作报告《大会正式记录，第二十三届会议，补编第16号》(A/7216)，第14段，《联合国国际贸易法委员会年鉴，第一卷：1968－1970年》(联合国出版物销售品编号：E.71.V.1)，第二部分，一，A，第14段))。

[3] 《大会正式记录，第三十八届会议，补编第17号》(A/38/17)，第115段。

[4] 同上，《第三十九届会议，补编第17号》(A/39/17)，第113段。

[5] 同上，《第四十三届会议，补编第17号》(A/43/17)，第29段。

[6] 同上，《第三十七届会议，补编第17号》(A/37/17和Corr. 1—2)，第63段，附件一。

[7] 同上，第63段，附件三。

[8] 同上，《第四十一届会议，补编第17号》(A/41/17)，第230段。

[9] 同上，第243段。

[10] 同上，《第四十三届会议，补编第17号》(A/43/17)，第19段。

[11] 同上，第20－22段。

[12] 同上，第22－24段。

[13] 同上，《第四十一届会议，补编第17号》(A/41/17)，第241和243段。

[14] 同上，《第四十三届会议，补编第17号》(A/43/17)，第35段。

[15] 同上，《第四十二届会议，补编第17号》(A/42/17)，第335段。

[16] 同上，《第三十六届会议，补编第17号》(A/36/17)，第109段。

[17] 同上，《第四十三届会议，补编第17号》(A/43/17)，第92段。

[18] 同上，第97段。

[19] 同上，第46和47段。

## 附件一

## 国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案[a]

### 第1条

### 定义

在本公约中，

(a) “运输港站经营人”（下称“经营人”）是指在其业务过程中，于其控制下的某一区域内或在其有权出入或使用的某一区域内，负责接管国际运输的货物，以便对这些货物从事或安排进行与运输有关的服务的人。 但只要是根据适用的有关货运的法律规则对这些货物负责时，该人不应视为经营人；

(b) 在货物组装于集装箱、货盘或类似的运输器具中时或经包装时，“货物”包括这类运输器具或包装，只要其不是由经营人所提供；

(c) “国际运输”是指在经营人接管货物时确定其启运地和目的地位于两个不同国家的任何货物运输；

(d) “与运输有关的服务”包括诸如堆存、仓储、装货、卸货、积载、平船、隔垫和绑扎等服务；

(e) “通知”是指提出的一项通知，其所用形式应提供其中所载资料的记录；

(f) “请求”是指作出的一项请求，其所用形式应提供其中所载资料的记录。

---

a 联合国国际贸易法委员会第二十二届会议１９８９年6月2日通过的公约草案。

## 第2条

## 适用范围

(1) 本公约在有下列情形之一时，适用于对国际运输的货物从事的与运输有关的服务：

(a) 从事与运输有关的服务的经营人的营业地位于一当事国内；

(b) 与运输有关的服务在一当事国内进行；

(c) 按照国际私法规则，与运输有关的服务须遵守一当事国的法律。

(2) 如果经营人有一个以上的营业地，则以与整个有关运输的服务关系最密切的营业地为其营业地。

(3) 如果经营人没有营业地，则以其惯常住所为准。

## 第3条

## 责任期限

经营人从其接管货物之时起，至其向有权提货的人交付货物或将货物交由该人处理之时止，应对货物负责。

## 第4条

## 出具单据

(1) 经营人可以或经客户要求应在一段合理的时间内视经营人的选择或者：

(a) 在客户提交的确定货物的单据上签署并注明日期，以确认收到货物，或者，

(b) 出具一份签署的确定货物的单据，确认收到货物和收到的日期，并在合理检验方法可以查验的情况下，说明货物的状况和数量。

(2) 如经营人不按照第1款(a)项或(b)项行事，则可以反证推定他所收到的货物状况显然良好。 当经营人所从事的服务仅限于货物在运输手段间的立即转移时，不适用这类反证推定。

(3) 第1款(b)项所指的单据可以任何形式开具，但应保有其中所载资料的记录。

(4) 第1款所指的在单据上的签署可以手书、影印、穿孔、盖章、记号或以任何其他机械或电子方式为之，只要不同单据签署的国家的法律不一致。

## 第5条
## 赔偿责任依据

(1) 如果在第3条所规定的经营人对货物负责的期限内发生引起灭失、损坏或延迟的情事，则经营人应对货物灭失或损坏所造成的损失以及交货迟延负赔偿责任，除非他证明他本人、其受雇人、代理人或经营人为了履行与运输有关的服务而利用其服务的其他人，已采取一切合理措施来防止发生有关情事及其后果。

(2) 如果经营人、其受雇人、代理人或经营人为了履行与运输有关的服务而利用其服务的其他人，未采取第(1)款所指的措施，同时结合另一原因而造成灭失、损坏或迟延，则经营人仅对因未采取措施而引起的那种灭失、损坏或迟延所造成的损失负赔偿责任，但须经营人证明不能归因于未采取措施而造成的损失的数额。

(3) 向有权提货的人交货迟延，是指经营人未能在明确协议的时间内，或在无这种协议的情况下，未能在收到该人所提交货要求后的一段合理时间内，将货物交付给该人或交由该人处理。

(4) 如果经营人在明确议定的交货日期后连续30天的一段时间内，或在无这种协议的情况下，在从有权提货人处收到交货要求后，连续30天的一段时间内，未能向有权提货的人交付货物或将货物交由其处理，则有权就货物灭失提出索赔的人可将该货物视为灭失。

## 第6条

## 赔偿责任限额

(1) (a) 经营人按照第5条的规定对由于货物灭失或损坏而引起的损失所负赔偿责任以灭失或损坏货物毛重每公斤不超过〔8.33〕记帐单位的数额为限。

(b) 但是，若货物系海运或内陆水运后立即交给经营人，或者货物系由经营人交付或待交付这类运输，则经营人按照第5条的规定对由于货物灭失或损坏而造成的损失所负赔偿责任以灭失或损坏货物毛重每公斤不超过〔2.75〕记帐单位为限。为本款的目的，海运和内陆水运包括港口内的提货和交货。

(2) 经营人按照第5条的规定对交货迟延应负的赔偿责任，以相当于经营人就迟交货物提供服务所收费用两倍半的数额为限，但这一数额不得超过对该货物为其一部分的整批货物所收费用的总和。

(3) 在任何情况下，经营人按照第1和第2款所承担的赔偿责任总额不应超过根据第1款确定的对货物全部灭失引起的赔偿责任限额。

(4) 经营人可同意超过第1、第2和第3款所规定的赔偿责任限额。

## 第7条

## 对非约定索赔的适用

(1) 本公约规定的抗辩和赔偿责任限额适用于因经营人依本公约负责的货物发生灭失或损坏以及因交货迟延而对经营人提起的任何诉讼，不论这种诉讼是基于合同、侵权行为或其他原因。

(2) 如果这种诉讼的客体是经营人的受雇人或代理人，或经营人为履行与运输有关的服务而利用其服务的其他人，则该受雇人、代理人或其他人，如能证明他是在受经营人雇请的范围内行事，应有权引用经营人根据本公约可以援引的抗辩和赔偿责任限额。

(3) 除第8条规定者外，从经营人和从上款所指的任何受雇人、代理人或其他人取得的赔偿总额不得超过本公约规定的赔偿责任限额。

## 第8条

## 丧失享有赔偿责任限额的权利

(1) 如经证明货物灭失或损坏或迟延系因经营人本人或其受雇人或代理人在故意造成这种灭失或损坏或迟延的情况下，或在明知会造成这种灭失或损坏或迟延的情况下出于轻率的行为或不行为所造成的，则经营人无权享受第6条规定的限制赔偿责任的权利。

(2) 虽有第7条第2款的规定，如经证明货物灭失或损坏或迟延系因经营人的受雇人或代理人或经营人为进行与运输有关的服务而利用其服务的其他人在故意造成这种灭失或损坏或迟延的情况下，或在明知会造成这种灭失、损坏或迟延的情况

下出于轻率的行为或不行为所造成的，则该受雇人、代理人或其他人无权享受第6条规定的限制赔偿责任的权利。

## 第9条

## 关于危险货物的特殊规则

如果向经营人交付危险货物时没有按照在交付货物所在国适用的任何有关危险货物的法律或规章进行刷唛头、贴标签、包装或提供单证，且如在将该货物交给经营人时，经营人并未以其他方式得知其危险性，他有权：

(a) 采取一切必要的预防措施，其中包括在货物对任何人或财产构成即刻危险时销毁货物，使其变成无毒品、或用其他任何合法方法加以处理，而不需因这些预防措施所造成的货物损坏或销毁给付赔偿，并且

(b) 从没有根据这种适用的法律或规章履行义务将货物的危险性质告诉他的人处收取他因采取(a)项所述措施而发生的全部费用的补偿。

## 第10条

## 对货物的担保权

(1) 经营人有权扣留货物，以便索取在他对货物负责期间由他对货物进行的与运输有关的服务而应收取的费用和债款。 但本公约应不影响根据适用的法律关于扩大经营人对货物的担保权的任何合同安排的效力。

(2) 如果对索偿数额已提供足够担保，或如已向双方同意的第三方或向经营人营业地所在国某一官方机构存入一笔相等金额的押金，则经营人无权扣留货物。

(3) 为了取得满足其索偿所需的金额，经营人有权在货物所在国法律允许范围内出售他已对其行使本条所定扣押权的全部或部分货物。 上一句不适用于为承运人或托运人以外的一方所有并有明白标志显示其所有人的集装箱、托盘或类似的运输或包装物件，但经营人对修理或改善集装箱、托盘或类似的运输或包装物件的费用提出的索赔除外。

(4) 在对货物行使任何出售权之前，经营人应作出合理努力将出售的意向通知货主、将货物交给经营人的人和有权向经营人提货的人。 经营人应当适当地报告出售货物所获收益减去经营人应得金额和合理出售费用后的结余情况。 出售权的所有其他方面应按照货物所在国法律行使。

## 第１１条
## 灭失、损坏或迟延的通知

(1) 除非在不迟于经营人向有权提货人交货之日以后的第三个工作日，即将货物的灭失或损坏通知经营人，具体说明这种灭失或损坏的一般性质，则这一交货就是经营人按其依照第４条第(1)(b)款出具的单据中以述情况交货的初步证据，如未出具这种单据，则是按完好状况交货的初步证据。

(2) 在灭失或损坏并非明显的情况下，如未在货物到达最终接受人之日以后连续１５天内向经营人发出通知，无论如何不得迟于向有权提货人交货之日后连续60天发出通知，第１款的规定相应地适用。

(3) 如果经营人向有权提货人交货时参与了对货物的检验或检查，则无需就检验或检查期间确定的灭失或损坏向经营人发出通知。

(4) 在货物有实际发生灭失或损坏或有发生灭失或损坏之虞的情况下，经营人和有权提货的人必须相互给予对货物进行检查和清点的一切合理便利。

(5) 如果未在向有权提货的人交货之日后连续２１天内向经营人发出通知，则对迟延交货造成的损失不予补偿。

## 第12条
## 诉讼时效

(1) 如未在两年期内提起司法或仲裁程序，根据本公约的任何诉讼即失去时效。

(2) 时效期限：

(a) 自经营人将货物的全部或一部交给有权提货人或将之置于其支配之日开始，或

(b) 在货物全部灭失的情况下，自经营人向有权索赔人发出货物灭失通知之日开始，或自该索赔人可按第5条第(4)款将货物视为灭失之日开始，两者以先者为准。

(3) 时效期限开始之日不计入该期限内。

(4) 经营人可在时效期限内随时向索赔人提出书面声明延长时效期限。该期限还可通过再次或多次声明予以继续延长。

(5) 即使在以上各款规定的时效期限届满后，承运人或另一人仍可对经营人提出追索诉讼，但此诉讼必须在对承运人或另一人提起的诉讼中承运人或另一人被判承担赔偿责任，或已给付据以提出诉讼的索赔后90天内提起，且须在对某一承运人或另一人提出的任何索赔可能导致对经营人提起追索诉讼时，在提出索赔后的一段合理时间内，已将提出索赔之事，向经营人发出了通知。

## 第13条
## 合同规定

(1) 除本公约另有规定外，经营人所签订的合同中或经营人依照第4条签署或出具的任何单据中的任何规定，只要直接或间接减损本公约的规定，均属无效。这种规定的无效并不影响这种规定为其一部分的合同或单据中的其他规定的效力。

(2) 虽有上款的规定，经营人仍可同意增加其根据本公约承担的责任和义务。

## 第１４条
## 本公约的解释

在解释本公约时，应考虑到公约的国际性质和促进其适用的统一。

## 第１５条
## 国际运输公约

本公约并不修改根据对本公约当事国有约束力的关于国际货物运输的国际公约或根据一国使有关国际货物运输的公约生效或源自该公约的任何法律产生的任何权利或义务。

## 第１６条
## 记帐单位

(1) 第6条所指记帐单位系国际货币基金组织确定的特别提款权。 第6条所述数额应按判决之日或当事各方商定之日的本国货币值，以本国货币表示。 作为国际货币基金组织成员国的当事国，其本国货币与特别提款权的换算应按照国际货币基金组织于该日生效的对其业务活动和交易所适用的计值方法计算。 作为非国际货币基金组织成员国的当事国，其本国货币与特别提款权的换算应以该国确定的方式计算。

(2) 上款最后一句中所述计算方式应以该当事国本国货币表示出最接近第6条以记帐单位表示的数额的实际价值。 当事国必须在签署公约时或交存其批准书、接受书、同意书或加入书时以及每当其换算方式有变动时，将其换算方式通知保管人。

## 最后条款

### 第17条
### 保存人

联合国秘书长为本公约保存人。

### 第18条
### 签字、批准、接受、赞同、加入

(1) 本公约在联合国……会议闭幕会议上开放供签字，并在纽约联合国总部继续开放供所有国家签字，直至……为止。

(2) 本公约须经签字国批准、接受或赞同。

(3) 本公约从开放供签字之日起开放给所有非签字国加入。

(4) 批准书、接受书、赞同书和加入书应交存联合国秘书长。

### 第19条
### 对领土单位的适用

(1) 如果缔约国拥有两个或两个以上的领土单位，而各领土单位对本公约所规定的事项适用不同的法律制度，则该国得在签字、批准、接受、赞同或加入时声明本公约适用于该国全部领土单位或仅适用于其中的一个或数个领土单位，并且可以随时提出另一声明来取代其以前所做的声明。

(2) 此种声明应通知保存人，并且明确地说明适用本公约的领土单位。

(3) 如果根据按本条做出的声明，本公约适用于当事国的一个或数个但不是全部领土单位，而且一方当事人的营业地位于该当事国内，则为本公约的目的，该营业地除非位于本公约适用的领土单位内，否则视为不在当事国内。

(4) 如果缔约国没有按照本条第(1)款做出声明，则本公约适用于该国所有领土单位。

## 第20条
## 保留

(1) 对本公约不得作任何保留。

## 第21条
## 宣言的生效

(1) 根据本公约规定在签字时做出的声明，须在批准、接受或赞同时加以确认。

(2) 声明和声明的确认，应以书面提出，并应正式通知保存人。

(3) 声明在本公约对有关国家开始生效时同时生效。 但是，保存人于此种生效后收到正式通知的声明，应于保存人收到声明之日起满六个月后的第一个月第一日起生效。

(4) 根据本公约规定做出声明的任何国家可以随时用书面正式通知保存人撤回该项声明。 此种撤回于保存人收到通知之日起满六个月后的第一个月第一日起生效。

## 第２２条
## 生效

(1) 本公约在第五件批准书、接受书、赞同书或加入书交存之日起满一年后的第一个月第一日起生效。

(2) 对于在第五件批准书、接受书、赞同书或加入书交存之日后始成为本公约缔约国的国家，本公约在以该国名义交存适当文书之日起满一年后的第一个月第一日起生效。

(3) 各缔约国应在本公约对其生效之日起或生效之日后，对与运输经营人接管的货物有关的服务适用本公约规定。

## 第２３条
## 修订和修正

(1) 经本公约至少三分之一当事国的要求，保存人应召开缔约国会议，以修订或修正公约。

(2) 在本公约的修正案生效后交存的任何批准书、接受书、赞同书或加入书，视为适用于经修正的公约。

## 第２４条
## 限额的修订

(1) 在有至少四分之一的当事国提出要求时，保管人应召开由每一缔约国各派一名代表组成的委员会的会议，审议在有下列情况之一时减少或增加第６条所述的限额。

(2) 如果本公约在其开放供签字后五年以上才生效，保管人应在其生效后第一年内召开委员会会议。

(3) 该委员会会议应在联合国国际贸易法委员会下一届会议的时间和地点举行。

(4) 在确定应否修改限额，以及在确定应予修改而决定增减数额时，应考虑到在国际上确定的下列标准以及认为有关的其他标准：

(a) 任何与运输有关的公约中经修订的赔偿限额的数额；

(b) 经营人处理的货物的价值；

(c) 与运输有关的服务费用；

(d) 保险费率，其中包括货物保险、经营人的责任保险以及工人工伤保险；

(e) 对货物灭失或损坏或交货迟延问题，判罚经营人赔偿的平均数额；

(f) 电力、燃料及其他公用事业的费用。

(5) 修正案应由委员会以出席并参加表决的成员三分之二的多数通过。

(6) 自本公约开放签署之日起，在不到五年的期间内，不考虑根据本条提出的关于赔偿限额的任何修正案。

(7) 按照第(5)款通过的任何修正案，应由保管人通知所有缔约国。 在通知修正案后的１８个月期限结束时，修正案应视为已获接受，除非在此期限内，在委员会通过该修正案时已成为当事国的国家中至少有三分之一的国家通知保管人表示不接受该修正案。 按照本款视为已获接受的修正案应于其被接受１８个月对所有的当事国生效。

(8) 不接受该修正案的当事国亦应受其约束，除非该国至少在该修正案生效前一个月宣布退出本公约。 这种退约应在修正案生效时生效。

(9) 一项修正案已按照第(5)款通过但其１８个月的接受期尚未届满，在此期间成为本公约当事国的国家，均应在该修正案生效时受该修正案的约束。 在此期限后成为本公约当事国的国家应受按照第(7)款已获接受的任何修正案的约束。

(10) 适用的赔偿责任限额应为按照以上各款于导致灭失、损坏或迟延的事故发生之日有效的限额。

## 第２５条
## 退　出

(1) 当事国可以随时以书面通知保存人退出本公约。

(2) 退出于保存人收到通知之日起满一年后的第一个月第一日起生效。　如通知内规定一段更长期间，则退出于保存人收到通知后该段更长期间届满时起生效。

一千九百　　年　　月　　日订于　　，正本一份，其阿拉伯文本、中文本、英文本、法文本、俄文本和西班牙文本均具有同等效力。

下列全权代表，经各自政府正式授权，在本公约上签字，以资证明。

## 附件二

## 本届会议文件一览表

### A．普通文件

| | |
|---|---|
| A/CN.9/314 | 临时议程 |
| A/CN.9/315 | 新的国际经济秩序工作组第十届会议工作报告 |
| A/CN.9/316 | 国际合同惯例工作组第十二届会议工作报告 |
| A/CN.9/317 | 国际支付工作组第十七届会议工作报告 |
| A/CN.9/318 | 国际支付工作组第十八届会议工作报告 |
| A/CN.9/319和 Add.1-5 | 各国政府和国际组织对国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案的评论汇编 |
| A/CN.9/320 | 国际运输公约中的赔偿责任限额和记帐单位 |
| A/CN.9/321 | 国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案最后条款草案 |
| A/CN.9/322 | 对于起草国际对销贸易对贸易合同的法律指南的可能内容和结构的大纲草案 |
| A/CN.9/323 | 培训与援助 |
| A/CN.9/324 | 各国际组织目前在协调和统一国际贸易法方面的活动 |
| A/CN.9/325 | 各公约的现状 |
| A/CN.9/326 | 与贸易法委员会工作有关的最新著作目录 |

### B．不公开分发的文件

| | |
|---|---|
| A/CN.9/XXII/CRP.1和 Add.1-22 | 联合国国际贸易法委员会第二十二届会议工作报告草稿 |
| A/CN.9/XXII/CRP.2/ Rev.1 | 美利坚合众国的提案 |

| | |
|---|---|
| A/CN.9/XXII/CRP.3 | 中国政府对运输港站经营人责任公约草案的评论与建议 |
| A/CN.9/XXII/CRP.4 | 大不列颠及北爱尔兰联合王国的提案 |
| A/CN.9/XXII/CRP.5 | 德意志联邦共和国的提案 |
| A/CN.9/XXII/CRP.6 | 德意志联邦共和国的提案 |
| A/CN.9/XXII/CRP.7和 Add.1 | 起草小组的报告 |

## C. 资料性文件

| | |
|---|---|
| A/CN.9/XXII/INF.1/ Rev.1 | 与会者名单 |

## كيفية الحصول على منشورات الأمم المتحدة

يمكن الحصول على منشورات الأمم المتحدة من المكتبات ودور التوزيع في جميع أنحاء العالم . استعلم عنها من المكتبة التي تتعامل معها أو اكتب إلى : الأمم المتحدة ، قسم البيع في نيويورك أو في جنيف .

## 如何购取联合国出版物

联合国出版物在全世界各地的书店和经售处均有发售。请向书店询问或写信到纽约或日内瓦的联合国销售组。

## HOW TO OBTAIN UNITED NATIONS PUBLICATIONS

United Nations publications may be obtained from bookstores and distributors throughout the world. Consult your bookstore or write to: United Nations, Sales Section, New York or Geneva.

## COMMENT SE PROCURER LES PUBLICATIONS DES NATIONS UNIES

Les publications des Nations Unies sont en vente dans les librairies et les agences dépositaires du monde entier. Informez-vous auprès de votre libraire ou adressez-vous à : Nations Unies, Section des ventes, New York ou Genève.

## КАК ПОЛУЧИТЬ ИЗДАНИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

Издания Организации Объединенных Наций можно купить в книжных магазинах и агентствах во всех районах мира. Наводите справки об изданиях в вашем книжном магазине или пишите по адресу: Организация Объединенных Наций, Секция по продаже изданий, Нью-Йорк или Женева.

## COMO CONSEGUIR PUBLICACIONES DE LAS NACIONES UNIDAS

Las publicaciones de las Naciones Unidas están en venta en librerías y casas distribuidoras en todas partes del mundo. Consulte a su librero o diríjase a: Naciones Unidas, Sección de Ventas, Nueva York o Ginebra.

Litho in United Nations, New York 01000 18053—August 1989—180
ISSN 0251-916X GA/OR/44, Suppl.17