



联合国

联合国国际贸易法委员会 第四十一届会议工作报告

2008年6月16日至7月3日

大会

正式记录
第六十三届会议
补编第17号

大会
正式记录
第六十三届会议
补编第 17 号

联合国国际贸易法委员会 第四十一届会议工作报告

2008 年 6 月 16 日至 7 月 3 日



联合国 • 2008 年，纽约

说明

联合国文件用英文大写字母附加数字编号。提到这种编号，即指联合国的某一个文件。

ISSN 0251-916X

目录

章次	段次	页次
一. 导言	1-2	1
二. 会议的组织	3-11	1
A. 会议开幕	3	1
B. 成员和出席情况	4-8	1
C. 选举主席团成员	9	2
D. 议程	10	3
E. 通过报告	11	3
三. 最后审定和核准全程或者部分海上国际货物运输合同公约草案	12-298	4
A. 导言	12-14	4
B. 审议条款草案	15-296	4
C. 起草小组报告	297	47
D. 委员会的决议和对大会的建议	298	47
四. 采购：第一工作组进度报告	299-307	48
五. 仲裁和调解：第二工作组进度报告	308-316	50
六. 破产法	317-321	52
A. 第五工作组进度报告	317-318	52
B. 促进跨国界破产程序中的合作和协调	319-321	52
七. 担保权益：第六工作组进度报告	322-326	53
八. 今后可能在电子商务领域开展的工作	327-338	54
九. 今后可能在商业欺诈领域开展的工作	339-347	56
A. 关于商业欺诈指标的工作	339-344	56
B. 在商业和经济欺诈问题上与联合国毒品和犯罪问题办公室的合作	345-347	57
十. 《纽约公约》五十周年	348-352	58
十一. 监测《纽约公约》的执行情况	353-360	59
十二. 对法律改革的技术援助	361-369	61
A. 技术合作与援助活动	361-364	61
B. 技术援助资源	365-369	61
十三. 贸易法委员会法规的现状和促进	370-372	62

十四.	贸易法委员会工作方法	373-381	63
十五.	协调与合作	382-384	65
十六.	委员会在促进国内和国际法治方面的作用	385-386	66
十七.	维斯国际商事模拟仲裁辩论赛	387	67
十八.	大会有关决议	388-389	67
十九.	其他事项	390-394	68
	A. 实习方案	390	68
	B. 2010-2011 年期间拟议战略框架	391	68
	C. 评价秘书处在促进委员会工作方面发挥的作用	392	68
	D. 委员会秘书退休	393-394	68
二十.	今后会议的日期和地点	395-398	69
	A. 委员会第四十二届会议	395	69
	B. 各工作组在委员会第四十二届会议之前的届会	396-397	69
	C. 各工作组 2009 在委员会第四十二届会议之后的届会	398	70

附件

一.	全程或者部分海上国际货物运输合同公约草案	71
二.	荷兰交通大臣、鹿特丹市长和鹿特丹港口当局执行局 2008 年 6 月 5 日致联合国国际贸易法委员会第四十一届会议代表的信函	108
三.	委员会第四十一届会议收到的文件一览表	110

一. 导言

1. 联合国国际贸易法委员会（贸易法委员会）本期报告概述委员会于 2008 年 6 月 16 日至 7 月 3 日在纽约举行的第四十一届会议的情况。
2. 现根据大会 1966 年 12 月 17 日第 2205 (XXI)号决议向大会提交本报告，同时一并提交联合国贸易和发展会议征求意见。

二. 会议的组织

A. 会议开幕

3. 委员会第四十一届会议于 2008 年 6 月 16 日由联合国法律事务副秘书长和法律顾问 Nicolas Michel 宣布开幕。

B. 成员和出席情况

4. 大会在第 2205 (XXI)号决议中设立了由大会选出的 29 个成员国组成的贸易法委员会。大会在 1973 年 12 月 12 日第 3108 (XXVIII)号决议中将委员会成员国数量从 29 个增加到 36 个。大会在 2002 年 11 月 19 日第 57/20 号决议中进一步将委员会成员国数量从 36 个增加到 60 个。下列国家是分别于 2003 年 11 月 17 日和 2007 年 5 月 22 日选出的委员会现任成员，任期于所示年份的委员会年度届会开始前的最后一天届满：¹阿尔及利亚（2010 年）、亚美尼亚（2013 年）、澳大利亚（2010 年）、奥地利（2010 年）、巴林（2013 年）、白俄罗斯（2010 年）、贝宁（2013 年）、玻利维亚（2013 年）、保加利亚（2013 年）、喀麦隆（2013 年）、加拿大（2013 年）、智利（2013 年）、中国（2013 年）、哥伦比亚（2010 年）、捷克共和国（2010 年）、厄瓜多尔（2010 年）、埃及（2013 年）、萨尔瓦多（2013 年）、斐济（2010 年）、法国（2013 年）、加蓬（2010 年）、德国（2013 年）、希腊（2013 年）、危地马拉（2010 年）、洪都拉斯（2013 年）、印度（2010 年）、伊朗伊斯兰共和国（2010 年）、以色列（2010 年）、意大利（2010 年）、日本（2013 年）、肯尼亚（2010 年）、拉脱维亚（2013 年）、黎巴嫩（2010 年）、马达加斯加（2010 年）、马来西亚（2013 年）、马耳他（2013 年）、墨西哥（2013 年）、蒙古（2010 年）、摩洛哥（2013 年）、纳米比亚（2013 年）、尼日利亚（2010 年）、挪威（2013 年）、巴基斯坦（2010 年）、巴拉圭（2010 年）、波兰（2010 年）、大韩民国（2013 年）、俄罗斯联邦（2013 年）、塞内加尔（2013 年）、塞尔维亚（2010 年）、新加坡（2013 年）、南非（2013 年）、西班牙

¹ 根据大会第 2205 (XXI)号决议，委员会成员经选举产生，任期六年。在现任成员中，30 个由大会第五十八届会议于 2003 年 11 月 17 日选出（第 58/407 号决定），30 个由大会第六十一届会议于 2007 年 5 月 22 日选出（第 61/417 号决定）。大会在第 31/99 号决议中改变了成员资格的开始和终止日期，决定所有当选成员应从其当选后紧接着召开的委员会年度常会开始的第一天起就职，任期应于其当选后委员会第七届年度常会开幕前的最后一天届满。

(2010年)、斯里兰卡(2013年)、瑞士(2010年)、泰国(2010年)、乌干达(2010年)、大不列颠及北爱尔兰联合王国(2013年)、美利坚合众国(2010年)、委内瑞拉玻利瓦尔共和国(2010年)和津巴布韦(2010年)。

5. 除亚美尼亚、保加利亚、黎巴嫩、蒙古、纳米比亚、巴基斯坦、斯里兰卡和津巴布韦之外，委员会所有成员都派代表出席了本届会议。

6. 下列国家派观察员出席了本届会议：安哥拉、阿根廷、比利时、巴西、布基纳法索、乍得、刚果、科特迪瓦、克罗地亚、塞浦路斯、刚果民主共和国、丹麦、埃塞俄比亚、芬兰、加纳、几内亚、罗马教廷、印度尼西亚、科威特、阿拉伯利比亚民众国、摩尔多瓦、缅甸、荷兰、新西兰、尼日尔、菲律宾、罗马尼亚、沙特阿拉伯、斯洛伐克、斯洛文尼亚、瑞典、前南斯拉夫的马其顿共和国和土耳其。

7. 下列组织也派观察员出席了本届会议：

(a) **联合国系统**：秘书长负责人权、跨国公司和其他商业企业问题的特别代表和世界银行；

(b) **政府间组织**：亚非法律协商组织、欧洲共同体、世界海关组织（海关组织）；

(c) **委员会邀请的非政府组织**：《联合国国际货物销售合同公约》咨询理事会、美国仲裁协会、美国律师协会、美洲国际私法协会、美洲铁路协会、纽约市律师协会、波罗的海海事理事会、国际环境法中心、国际法律研究中心、国际海事委员会（海事委员会）、欧洲托运人理事会、拉丁美洲银行联合会、国际银行法及银行惯例学会、拉丁美洲海商法学会、国际港埠协会、国际律师协会、国际海运局、国际商事仲裁理事会、国际货运代理协会联合会、保偿协会国际集团、国际可持续发展研究所、国际多式联运协会、国际掉期及衍生工具协会、吉隆坡区域仲裁中心、伦敦国际仲裁法院、美国国际法学会国际私法研究小组、国际律师联盟和世界海事大学。

8. 委员会欢迎在主要议程项目方面拥有专门知识的国际非政府组织参加会议。它们参加会议对于提高委员会拟定的案文的质量至关重要，委员会请秘书处继续邀请这类组织参加其届会。

C. 选举主席团成员

9. 委员会选出了下列主席团成员：

主席： Rafael ILLESCAS ORTIZ（西班牙）

副主席： Amadou Kane DIALLO（塞内加尔）
Ricardo SANDOVAL LÓPEZ（智利）
Tomotaka FUJITA（日本）

报告员： Anita ZIKMANE（拉脱维亚）

D. 议程

10. 委员会在 2008 年 6 月 16 日第 865 次会议上通过的会议议程如下：
 1. 会议开幕。
 2. 选举主席团成员。
 3. 通过议程。
 4. 最后审定和核准全程或者部分海上国际货物运输合同公约草案。
 5. 采购：第一工作组进度报告。
 6. 仲裁和调解：第二工作组进度报告。
 7. 破产法：第五工作组进度报告。
 8. 担保权益：第六工作组进度报告。
 9. 今后可能在电子商务领域进行的工作。
 10. 今后可能在商业欺诈问题上进行的工作。
 11. 1958 年《纽约公约》五十周年。
 12. 监测 1958 年《纽约公约》的执行情况。
 13. 法律改革技术援助。
 14. 贸易法委员会各项法规的现状和推广。
 15. 贸易法委员会的工作方法。
 16. 协调与合作。
 17. 贸易法委员会在国家 and 国际级别促进法治的作用。
 18. 维斯国际商事模拟仲裁辩论赛。
 19. 大会的有关决议。
 20. 其他事项。
 21. 今后会议的时间和地点。
 22. 通过委员会的报告。

E. 通过报告

11. 委员会在 2008 年 7 月 3 日第 886 和 887 次会议上以协商一致方式通过了本报告。

三. 最后审定和核准全程或者部分海上国际货物运输合同公约草案

A. 导言

12. 委员会在 2001 年第三十四届会议上设立了第三工作组（运输法），要求其与有关国际组织密切合作，拟订一项关于国际货物运输方面下列问题的法律文书：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证等等。²委员会 2002 年第三十五届会议核准了关于运输法文书草案应当包括门到门运输业务的暂定假设。³委员会在 2003 年至 2007 年举行的第三十六至四十届会议上注意到拟订该文书草案的复杂性，破例授权工作组将会期为两周。⁴委员会在 2006 年和 2007 年的第三十九和四十届会议上赞扬工作组已经取得的进展，并一致认为应把 2008 年作为完成该项目的可取目标。⁵

13. 在本届会议上，委员会将收到该工作组第二十届会议（2007 年 10 月 15 日至 25 日，维也纳）和第二十一届会议（2008 年 1 月 14 日至 25 日，维也纳）的报告（A/CN.9/642 和 A/CN.9/645）。第二十一届会议报告的附件载有工作组核准的全程或者部分海上国际货物运输合同公约草案的案文。委员会还收到了各国政府和国际组织就工作组核准的公约草案提交的意见汇编（A/CN.9/658 和 Add.1-14）。

14. 谨提请委员会注意，按照第四十届会议商定的时间表，预计委员会在本届会议上将最后审定并核准公约草案的案文。⁶然后公约草案将提交 2008 年大会第六十三届会议通过。

B. 审议条款草案

15. 委员会一致认为，应按照条款草案在 A/CN.9/645 号文件附件中出现的顺序对其进行审议，除非某些条款草案之间的相互关系需要以不同顺序进行审议。委员会一致认为，应结合与定义草案相关的实质性条文对定义草案进行审议。

² 《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。

³ 同上，《第五十七届会议，补编第 17 号》（A/57/17），第 224 段。

⁴ 同上，《第五十八届会议，补编第 17 号》（A/58/17），第 208 段；同上，《第五十九届会议，补编第 17 号》（A/59/17），第 64 段，第 132 和 133 段；同上，《第六十届会议，补编第 17 号》（A/60/17），第 183 和 238 段；同上，《第六十一届会议，补编第 17 号》（A/61/17），第 200 和 273(c)段；同上，《第六十二届会议，补编第 17 号》（A/62/17），第一部分，第 184 段。

⁵ 同上，《第六十一届会议，补编第 17 号》（A/61/17），第 200 段；同上，《第六十二届会议，补编第 17 号》（A/62/17），第一部分，第 183 和 184 段。

⁶ 同上，《第六十二届会议，补编第 17 号》（A/62/17），第一部分，第 184 段。

第 1 章. 总则

第 2 条草案. 本公约的解释

16. 委员会小组核准了第 2 条草案的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 3 条草案. 形式要求，第 1 条草案第 17 款 (“电子通信”)

17. 委员会一致认为，第 3 条草案所载的比照提及是不完整的，还应当提及第 24 条草案第 4 款以及第 69 条草案第 2 款和第 77 条草案第 4 款，因为这些条文也设想需要书面完成的通信。

18. 有与会者询问，第 1 条草案第 17 款所载电子通信的定义是否也包括还应凭通信识别其发件人的要求。对此问题，认为公约草案中使用的定义是遵从《联合国国际合同使用电子通信公约》中相同术语的定义。据说是否能够识别发件人属于电子签名方法的功能，已在第 40 条草案中处理，而不是电子通信本身的一个必要因素。委员会一致认为定义草案充分反映了这样的认识。

19. 在作上述修改的前提下，委员会核准了第 3 条草案的实质内容和第 1 条草案第 17 款中的定义，将其交给起草小组处理。

第 4 条草案. 抗辩和赔偿责任限制的适用

20. 委员会核准了第 4 条草案的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 2 章. 适用范围

第 5 条草案. 一般适用范围，第 1 条草案第 1 款 (“运输合同”)、第 5 款 (“承运人”) 和第 8 款 (“托运人”)

21. 有意见认为，公约草案中“运输合同”的概念比以往公约（如修正经由 1968 年 2 月 23 日议定书修正的 1924 年 8 月 25 日《统一提单若干法律规则国际公约》的议定书（“《海牙-维斯比规则》”）和《联合国海上货物运输公约》（“《汉堡规则》”））下的概念范围更广，因为公约还将适用于仅有部分路程在海上的货物运输。但有与会者指出，公约没有要求货物实际上经由海上运输，也就是说，在理论上，只要运输合同规定货物将经由海上运输，公约便适用，即使货物实际上并未经由海上运输。只要合同可指明位于不同国家的装货港和卸货港，公约便适用，即使货物实际上并未在这些指定港口装卸。换言之，如果运输合同并未提及第 5 条草案 1(a)-(d)项所列的地点或港口，便有可能推断公约不适用，即使货物实际上可能是经由海上并以符合公约要求的方式运输的。有与会者建议，应当修改公约草案，以强调实际运输而非合同条款。一个代表团为此提出了 i(d)、(e)和 3 项的新案文，该提议得到一些支持。

22. 据指出，有时许多合同出于合理的商业原因，暂不决定运输方式，有的不

排除任何可能，有的有若干可能的选择。为此，如果合同不限于“特定方式”，则可假定公约不适用，除非能够暗示要求进行海上运输。此外，要求合同“就海上运输作出约定”，这在技术上可能会排除没有具体说明使用何种运输方式的合同。有与会者建议，应当添加措词，说明如果货物实际上是经由海上运输的，则应当将允许海上运输的合同视为“运输合同”。

23. 另一条建议是允许将公约草案的范围仅限于海上运输合同，而不涵盖包括海上运输和其他运输方式的合同。有与会者表示关切说，公约草案所确立的特别规则适用于一种特别的多式联运合同，也就是规定了海上运输的多式联运合同。有与会者说，这将导致关于多式联运合同的法律分裂。此外有与会者说，公约草案基本上不宜适用于多式联运合同。还有与会者说，如果将草案中的条款与其他涉及货物运输的公约相比较，如经 1978 年议定书修正的 1956 年《国际货物公路运输合同公约》（“《公路货运公约》”）、《国际铁路货物运输合同统一规则》（经 1999 年修订议定书修正的《国际铁路运输公约》的附录 B）（“《铁路货运合同统一规则—铁路运输公约》”）和《统一国际航空运输某些规则的公约》（“《蒙特利尔公约》”），即可发现，公约草案几乎是专门为海上运输制定的，而且，与上述其他公约相比，其中大大降低了承运人的赔偿责任。

24. 委员会注意到了上述关切，但不赞成修改关于公约适用范围的条款。有与会者说，工作组的基本设想是，决定本文书草案适用范围的关键是运输合同，而非实际的货物运输。还有与会者说，工作组已经花费了大量时间审议公约草案的范围以及公约草案对于包括海上运输和其他运输方式的运输合同的适切性。

25. 委员会核准了第 5 条草案的实质内容和第 1 条第 1、5、8 款草案所载定义的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 6 条草案. 特定除外情形

26. 委员会核准了第 6 条草案的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 1 条草案第 3 款（“班轮运输”）

27. 委员会核准了关于“班轮运输”定义的第 1 条草案第 3 款的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 1 条草案第 4 款（“非班轮运输”）

28. 委员会核准了关于“非班轮运输”定义的第 1 条草案第 4 款的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 7 条草案. 对某些当事人的适用

29. 委员会核准了第 7 条草案的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 1 条草案第 10 款 (“持有人”)

30. 委员会核准了关于“持有人”定义的第 1 条草案第 10 款的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 1 条草案第 11 款 (“收货人”)

31. 委员会核准了关于“收货人”定义的第 1 条草案第 11 款的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 1 条草案第 2 款 (“批量合同”)

32. 有与会者对批量合同规定的运作表示关切（见下文第 243 和 244 段），作为一种可能的解决办法，建议调整第 1 条草案第 2 款中“批量合同”的定义，以便缩小批量合同规定的潜在范围。特别是，据认为，如果在定义中增加特定数量的货运或集装箱或特定数量的货物吨位，将可提供附加的保护，使实际订立批量合同的当事人明确具有同等的谈判能力。一些与会者对这一建议表示支持。

33. 但是，委员会注意到，工作组先前曾试图寻找一种可行的解决办法使“批量合同”的定义更加具体化，但未获得成功，因此工作组已改变其方向，将注意力放在第 82 条草案本身的案文上，在其中增加对被认为处于不利地位的当事人的保护（见下文第 245 段）。委员会商定，应按草案的原样保留“批量合同”的定义，并因此而维持工作组所达成的折衷（见 [A/CN.9/645](#)，第 196-204 段）。

34. 委员会核准了关于“批量合同”定义的第 1 条草案第 2 款的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 3 章. 电子运输记录

第 8 条草案 电子运输记录的使用和效力

35. 委员会核准了第 8 条草案的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 9 条草案. 可转让电子运输记录的使用程序

36. 委员会核准了第 9 条草案的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 10 条草案. 可转让运输单证或者可转让电子运输记录的替换

37. 委员会核准了第 10 条草案的实质内容, 将其交给起草小组处理。

第 4 章. 承运人的义务

第 11 条草案. 货物的运输和交付

38. 委员会核准了第 11 条草案的实质内容, 将其交给起草小组处理。

第 12 条草案. 承运人的责任期间

39. 委员会内对第 12 条草案第 3 款可能产生的效果表示关切, 该款指出, 一项条文作下述规定的即为无效: 接收货物的时间是在根据运输合同开始最初装货之后, 或者交付货物的时间是在根据运输合同完成最后卸货之前。尤其是有观点认为, 第 3 款可能因此而被理解为是指作如下规定的条文有效: 对于货物装上运输工具之前或者卸离运输工具之后发生的灭失或损坏, 承运人免于承担赔偿责任, 即便在此期间由承运人或其受雇人保管货物。为避免产生这种结果, 建议用下述案文取代第 3 款:

“3. 为确定承运人的责任期间, 各方当事人可以约定接收和交付货物的时间和地点, 但运输合同条款作如下规定的即为无效:

“(a) 接收货物的时间是在承运人或者第 19 条提及的任何人实际接收货物之后; 或者

“(b) 交付货物的时间是在承运人或者第 19 条提及的任何人实际交付货物之前。”

40. 对这一提议和对调整案文表示了一些支持。但也有人支持对第 3 款作另一种解释, 即承运人应在运输合同规定的期间内对货物负责, 这一期间可限于“钩至钩”运输。同意对第 3 款作上述解释的与会者普遍认为该款案文应按当前措词保留。不过, 委员会内普遍认为公约草案的规定概不影响适用法载入一项强制性制度, 适用于承运人责任期间开始之前或结束之后的那段时间。

41. 另一种解释是, 第 3 款并没有修改第 1 款, 而只是着眼于防止承运人甚至在其已根据第 14 条草案第 2 款订立协议的情况下限制其责任期间, 把最初装货之后或者最后卸货之前的那段时间排除在外。为此, 有与会者建议可将第 3 款移至案文中紧接第 1 款的位置, 并认为把第 3 款的开头语“为确定承运人的责任期间”改为“在不违反第 1 款的情况下”可能也会有所助益。对这种可能的方法表示了一些支持。

42. 委员会一致认为, 对于第 3 款应当作何解释所表达的不同看法, 表明案文可能存在某些模糊性。但委员会认为, 可以澄清案文, 确保作出更加统一的解释。委员会一致认为应当审议为消除第 3 款中显而易见的模糊性而提出的修订案文, 并认为应推迟核准第 12 条草案, 直至作出这些努力。

43. 委员会为澄清第 3 款的案文以解决案文中明显的模棱两可的问题作出了广泛的努力，随后委员会注意到，调和对这些规定的不同解释是不可能的。委员会按照其先前的决定核准了第 12 条草案的实质内容，将其提交给起草小组处理。

44. 有与会者对第 12 条草案和控制权之间的相互关系提出了新的意见。特别是，有与会者指出，第 52 条草案第 2 款明确说明，控制权存在于责任期间，该责任期间届满时即告终止。有与会者表示关切说，如果第 12 条草案第 3 款在操作中允许当事人商定一个责任期间，即从收到要运输的货物之后开始，或到交付之前结束，那么从收到货物后到责任期间开始前，以及从责任期间结束后到货物交付前，在控制权方面可能存在相应的空白期。委员会注意到了这一关切。

第 13 条草案. 超出运输合同范围的运输

45. 委员会内对第 13 条草案看起来不够明确表示了一些关切，尤其是对运输可能由承运人和另一人共同进行的情况下何以签发单一运输单证表示了关切。有些人认为，该案文与公约草案的基本原则相抵触，因为它规定承运人可以为超出运输合同范围的运输签发运输单证，但承运人只为其中一部分运输承担责任。此外，据指出，如果运输单证可以包含运输合同未涵盖的特定运输，则第 43 条草案关于运输单证是承运人收到货物的初步证据的规定可能会产生问题。鉴于看起来第 13 条草案可能造成的困难，有与会者建议应将其删除。委员会内对该建议表示了一些支持。

46. 但是，也有人支持下述观点，即第 13 条反映了一种重要的商业惯例和需要，应按当前措词保留在案文中。特别是，有与会者指出，长期以来有一种商业惯例即作为货物销售主合同的一种结果，托运人要求签发单一运输单证，尽管承运人可能不愿意或者不能独立完成整个运输。在这些情况下，据指出，重要的是托运人应当能够要求承运人签发单一运输单证，并且承运人应当能够签发这种单证，即便其包含超出运输合同范围的运输。不过，据认为，“货方接运”情况具有更大的商业意义，因为其经常发生。在这些情况下，收货人更愿意履行运到某一内陆目的地的最后运输段。据指出，在一些代表团举行的内部协商过程中，业界对这种规定表示了强烈的支持。此外，据指出，第 13 条草案只有在托运人要求的情况下才适用，从而保护托运人的利益免受承运人毫无顾忌的活动的损害。

47. 与会者对简单删除第 13 条草案可能会对货方接运产生不良影响表示关切。如果货方接运是在没有第 13 条草案的情况下进行的，则会与第 12 条草案第 3 款相冲突。此外，如果在最后运输阶段发生货物灭失或损坏，预计这些灭失或损坏应由收货人承担责任。但是，由于第 43 条指出运输单证是承运人收到合同事项中所记载货物的确证，而且与根据《海牙-维斯比规则》得到的结果相反，承运人可能需为另一当事人进行的最后运输段期间发生的灭失或损坏负责，这是不公平的。据指出，这一潜在问题的一种可能补救办法是调整第 14 条草案第 2 款，允许收货人和承运人约定进行货方接运。不过，有与会者指出，由于对第

14 条草案第 2 款的其他关切，这种办法可能会产生问题。

48. 所提出的一种建议是，可在第 13 条草案中添加案文，明确规定，不是承运人亲自进行的运输段，应当具体指明，例如，通过采用如下案文：“在运输的其余部分，承运人以托运人的货运代理人的身份行事。”不过，据指出，工作组已经对这种办法进行了审议，工作组没有采纳该办法，是为了避免由公约草案规范代理或货代事项。

49. 还有与会者认为，删除第 13 条草案并不可能改变这方面的商业惯例，反倒可能给当前的实务造成不确定性。无论如何，与会者指出，如果删除第 13 条草案，应注意确保第 12 条草案第 3 款不会妨碍货方接运协定的商业惯例。虽有与会者指出删除第 13 条草案亦不可能阻止货方接运的做法，但委员会内支持在公约草案中载入一项允许这种做法的明确规则。

50. 另一种建议是可将第 13 条的适用仅限于不可转让的运输单证。但据指出，这种限制可能会导致目前的商业惯例发生重大变化，与其如此，还不如删除该条文。

51. 有与会者说，鉴于委员会内部的不同意见，可行的办法似乎有两种。第一种是直接删去第 13 条草案，但确保在准备工作文件中明确指出，删去该条的用意不是要表明不再允许长期确立的商业惯例。第二种办法是，委员会可尝试重拟第 13 条草案，保留其目的，并解决就目前的案文提出的关切。有与会者进一步说，重拟该案文的任何尝试都应当澄清，只有在托运人提出明确请求的情况下才能使用该条款，而且为了澄清这类情形下承运人对托运人的义务，可能必须重拟该条款案文。

52. 委员会一致认为，应当对第 13 条的修订案文进行审议，委员会对第 13 条草案的最后审议将推迟到这些工作完成之后。

53. 在为澄清第 13 条草案的案文以解决针对该案文提出的关切而作广泛努力之后，委员会注意到，无法就该条文的修订案文达成一致意见。委员会按照其先前的决定，一致认为应当删去第 13 条，并注意到删去这一条绝不表示公约草案的用意是批评或不赞成使用这些类型的运输合同。

第 14 条草案. 具体义务

54. 委员会中有人对该条草案的标题表示关切。有与会者说，“具体义务”这一术语似乎不太恰当，译成某些语文后尤其如此，因为该条款本身规定的是承运人的标准义务。有与会者建议将该条标题改为“一般义务”，或者可以改为“对于货物的义务”。虽然也有意见认为该条目前的标题是适当的，但一些与会者赞成按照所建议的措词修改标题。

55. 有与会者建议，在第 1 款中添加一项要求，即承运人谨慎接收和标记货物。但有与会者说，一般认为标记货物是托运人的义务，因此该建议未被采纳。

56. 有与会者建议删去规范不负担装卸及积载费用条款的第 14 条草案第 2 款，有与会者对此表示赞同。有与会者表示关切说，第 2 款要求收货人履行某些义

务，但没有规定须由收货人同意履行方可。也有与会者担心，承运人的传统责任现在要由合同自由来决定了。但有与会者说，这一规定的用意不是规定收货人的义务，而是顾及了一般的商业做法，即承运人和托运人商定由托运人履行通常要求承运人履行的义务，从而在造成灭失或损坏时不追究承运人的责任。例如，据指出，出于各种商业原因，包括具有较好的技术知识，或拥有特殊设备，托运人往往宁愿自己装载和积载货物。有与会者说，以往关于不承担装卸及积载费用条款的法律非常不明确，第 2 款在确立这种法律方面迈出了积极的一步。

57. 有与会者建议，可将第 2 款限于非班轮运输，因为在班轮运输中，承运人通常履行已列出的对集装箱的义务。据指出，第 83 条草案(b)项可以涵盖在班轮运输中由托运人自行负责货物操作的情形。但有与会者说，在某些情形下，例如对于大型机械、特殊设备或特殊产品等不规则货物或非集装箱装运的货物，不承担装卸及积载费用条款也用于班轮运输。因此，该建议未被采纳。

58. 委员会在结束对第 14 条草案的审议时，核准了该条草案的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 15 条草案. 特别适用于海上航程的义务

59. 有与会者认为，该条草案大大增加了承运人的赔偿责任，因为其中规定使船舶处于适航状态的义务为持续性义务，而不是局限于开航前或开航当时。委员会注意到这种观点以及相反的观点，相反的观点也得到一些支持，该观点认为，公约草案仍是按低标准规定了承运人的赔偿责任，因为只是规定为使船舶处于适航状态而谨慎处理的义务，而不是使船舶处于适航状态的硬性义务。在这方面，关于通过提及“海上安全的普遍标准”而对承运人使船舶处于适航状态的谨慎处理义务加以限定的提议未获充分支持。

60. 有与会者指出，第 15 条草案按目前措辞似乎表明集装箱被视为船舶的固有部分，而多数情况下并非如此。为避免误解，提议将该条草案(c)项中“包括……集装箱”改为“和……集装箱”，并在语法上对条文作必要调整。委员会接受该提议。

61. 关于同一条文，有与会者指出，工作组第二十一届会议曾商定在提及集装箱、货盘或拼装货物的类似装运器具的地方，若上下文需要，补充提及“公路或铁路货运车辆”。有与会者指出，也应在第 15 条草案(c)项添加这些补充词语。但是，委员会不接受该提议，认为该提议在该条文中没有实际意义，因为认为承运人为海运航程目的同时提供“公路或铁路货运车辆”的可能性极小。

62. 委员会核准了第 15 条草案的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 16 条草案. 可能形成危险的货物

63. 有与会者提议限制承运人在第 16 条草案下的权利，规定只有在承运人不知道货物危险性的情况下，承运人方可采取该条草案所设想的任何措施。还指

出，还应当要求承运人解释采取任何此类措施的原因，并说明若采取的措施不及实际采取的措施激烈，可能无法避免货物造成的实际或潜在危险。

64. 这些提议没有得到足够支持。一方面，认为要求承运人证明根据该条草案所采取的任何措施有正当理由是不必要的，因为在货主对所采取措施提出质疑的情况下，承运人需要在法庭上证明这一点。另一方面，指出第 16 条和第 17 条草案非常重要，确认了承运人在防止对人身、财产或环境形成危险的情形下采取任何合理甚至必要措施的权力。承运人在第 16 条草案下并不享有无限和不受控制的酌处权，第 16 条草案只是明确，承运人为避免货物所造成危险而合理采取的措施不构成违反承运人对收运的货物进行保管的义务。但是，承运人根据第 18 条草案 3(o)项免除赔偿责任并不是绝对的，因为在任何情况下，承运人根据第 16 条和第 17 条草案采取的措施须符合这些条文所规定的合理性标准，并须符合承运人在公约草案下的保管货物义务本身所包括的其他合理性标准。还指出，将承运人在该条草案下的权利限制于承运人能够证明不知道货物危险性的情况，将等同于将运输危险货物的风险从托运人转给承运人，这种结果是公约草案所不能容忍的。

65. 委员会核准了第 16 条草案的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 17 条草案. 海上航程期间牺牲货物

66. 委员会核准了第 17 条草案的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 5 章. 承运人对灭失、损坏或者迟延所负的赔偿责任

第 18 条草案. 赔偿责任基础

第 2 款

67. 委员会听取了对修正第 18 条草案第 2 款提出的强烈支持意见以及删除第 3 款的请求。

第 3 款

68. 委员会听取了所表示的强烈支持意见，一些与会者强烈支持删除第 3 款和承运人对货物灭失或损坏免负赔偿责任的一整系列情形。据指出，这种制度会使人想起早期的班轮运输，在航运界已取得巨大技术进步的今天并不合适，如今已出现了新一代的船舶、集装箱货轮以及专门用于运输危险或极为易腐货物的船舶。据指出，《汉堡规则》并未保留《海牙-维斯比规则》的除外危险清单，这即意味着对于所有已通过《汉堡规则》的国家来说，公约草案代表着向后倒退的一步。据称，第 18 条草案第 3 款可能对货权人的法律地位造成不利影响，并且可能作为一种正常的实际后果而造成保险费的提高，这显然将会反映在货物的价格中。这种滚雪球的效应将最终由最后的消费者承担，对消费者的购买力以及因而对国民经济产生种种显而易见的后果。

69. 委员会虽然对于这种论点给予同情的考虑，但广泛认为不应删除该款。与会者提醒委员会，工作组曾就此事进行了广泛的讨论，已经发表了各种不同的意见。委员会注意到这些讨论的深度和第 18 条草案目前案文所达成的细致的折衷。委员会认为，这种折衷将会因为所提出的删除该条草案第 3 款而遭到破坏，许多代表团认为该款规定是公平合理赔偿责任制度中的一项基本内容。

70. 另外，普遍认为，对该款提出的反对是因为对该款草案实际意义的误解而造成的。承运人的赔偿责任一般以过失为准，而不是依赖严格的赔偿责任。如果货物损坏经证明是承运人的过失所致，那么承运人将对损坏负赔偿责任，这项原则并不是公约草案提出的新规定。第 3 款是一般过失责任制度中的一部分，其中所列的情形是承运人无过失的典型情形。更重要的是，第 3 款中列举的各项并不是一系列绝对免除赔偿责任的情形，而仅仅是一系列掉转举证责任的情形，该款设定了一种可以反驳的推定，即货物损坏并非承运人的过错所致。根据该条草案第 4 和第 5 款规定，托运人仍保留加以证明的可能性，证明由于承运人的过失造成或促成了承运人所援引的情形，或者货物损坏完全是或可能是船舶不适航的结果。在工作组中，甚至许多当初反对第 3 款列表的与会者现在也总体上对第 18 条草案所载的赔偿制度的适当性感到满意。

第 4、5 和 6 款

71. 对第 18 条草案提出的另一项批评是有关举证的责任，据称与历来的制度相背离。虽然负有举证责任的一方必须出示证据支持其主张，这一点没有疑问，但据称与现行的法律规定相比，在该条草案的规定下托运人解除其举证责任较为困难。据指出，关于货物灭失原因的证据通常难以取得，特别是对于收货人或托运人来说，因为他们没有途径获取所有（或任何）相关事实。关于灭失的实际原因的举证责任通常在于承运人，因为在货物处于承运人保管期间，承运人比托运人更有可能了解发生了什么情况。如果灭失或损坏有不止一个原因，承运人应负有责任证明灭失的部分在多大程度上是因为某个特定的原因造成的。

72. 有与会者争辩说，按照第 5 款的规定，托运人将难以证明船舶不适航或者配备船员、装备船舶和补给供应品不当，或货舱不适合载运货物。第 4、5 和 6 款的综合效果是改变责任划分的一般规则，从而可能影响大量的货物索赔案件，并在灭失或损坏有不止一个原因而其中一个促成原因是疏忽所造成的船舶不适航的情况下，使托运人处于不利的地位。在这类情况下，托运人将负有责任证明不适航在多大程度上促成了灭失。据指出，只要灭失或损坏是由于不适航造成的，即应当由承运人或根据该条草案主张免责的其他人负责证明已实行了应有的谨慎措施，这一规定应当作相应的修订。另外，有与会者建议删除第 6 款，因为恐怕其中所提出的相应比例的赔偿责任概念有可能在诉讼中对索赔人形成证据上的障碍。

73. 委员会注意到这些关切。但会上对保留该条草案目前形式的第 4、5 和 6 款有充分的支持。据指出，托运人承担的举证责任并不如所说的那么大。事实上，该条草案丝毫没有要求托运人提交关于船舶不适航的结论性证据，因为只要托运人表明货物损坏“可能”是船舶不适航所造成的或促成的，举证责任随即又

落回到承运人一方。第 6 款也在工作组内作了广泛的讨论，目前的案文反映的是一种折衷方案，许多代表团将之视作第 18 条草案总体平衡中的一个重要部分。

就该条草案达成的结论

74. 委员会在审查了第 4-6 款之后回过头来继续对第 18 条草案特别是其中的第 3 款进行一般性辩论。

75. 关于不再修正该条草案特别是其中第 3 款的决定，委员会听取了会上提出的强烈反对意见（见上文第 68-70 段）。据指出，保留该款将会造成一系列不良后果，例如，保险费升高，从而造成货物价格升高并最终导致消费者生活品质的下降，而最不发达国家、内陆发展中国家以及小岛屿发展中国家的人民尤其会受到影响。另外还指出，这样一种结果是与会者正式通过的一些联合国的基本政策目标和原则相违背的。例如，与会者提醒委员会注意，在大会 2005 年 9 月 16 日第 60/1 号决议中提出《千年发展目标》并由此通过了 2005 年世界首脑会议成果。这些目标要求将发展权变成所有人的现实。据指出，联合国的所有机关和机构都要根据大会第 60/1 号决议的要求，促进其活动与《千年发展目标》之间的结合。他们敦促委员会不要无视其在这一过程中的作用，要考虑到委员会就第 18 条草案作出的决定有可能对发展中国家和最不发达国家产生的不利影响。会上表达的关切是，如果在案文中保留那些有利于承运人而损害托运人的条款，委员会有可能降低公约草案在世界各个区域的可接受性。

76. 委员会暂时休会，审议这些关切意见，包括就试图改写该条草案，使之能够顾及其中某些关切提出的建议。然而，普遍持有的强烈看法是，委员会经过多年广泛谈判，最终才在托运人与承运人的利益之间取得了可以接受的平衡，该条草案是能够达成的最佳妥协方案。据认为，谈判工作到了这么晚的阶段，要想取得更好的结果已经不大可能。另外，该条草案是各种利益总体平衡的一部分，对其实质内容的任何改变势必牵扯到公约草案的其他部分，而其中有些部分本身就是经过慎重谈判才达成的微妙妥协。

77. 委员会再此对那些对该条草案不完全满意的代表团表示同情，但决定核准第 18 条草案的实质内容，将其交给起草小组处理。委员会同时请起草小组对 5(a)(iii)目中集装箱的提法作出调整，使之与第 15 条草案(c)项的类似写法保持一致，同时删除有关词语前后的括号。

第 19 条草案. 承运人为其他人负赔偿责任

78. 委员会核准了第 19 条草案的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 20 条草案. 海运履约方的赔偿责任；第 1 条草案第 6 款（“履约方”）和第 7 款（“海运履约方”）

79. 有与会者指出，第 20 条草案要求海运履约方承担对承运人规定的同样赔偿责任。按照第 1 条草案第 7 款中的定义，内陆承运人仅在履行或者承诺履行其

完全在港区范围内的服务时方被视为海运履约方。据指出，这些条款所产生的共同效果是不好的，因为内陆运输也要履行适航包装的义务。另外，设在海港的货运公司现在已经越来越频繁地履行并不属于承运人职责范围的服务。还有一点可能产生疑问，把货物运到港区的公路承运人或铁路承运人是否变成了全程运输的海运履约方，还是说承运人在其到达港区之前只是履约方，而在进入港区之时则变成了海运履约方。由于实际上难以确定港区的范围，这些条款实际操作起来将非常困难。考虑到这些问题，有与会者指出，公约草案应当允许作出声明，使缔约国能够将公约的范围限于全程海上的运输。

80. 对此有与会者指出，根据第 1 条草案第 7 款，内陆承运人仅在其履行或者承诺履行其完全在港区范围内的服务时才被视为海运履约方。这一条件与工作组作出的下述政策决定是一致的，即一般不应将公路承运人与海运缔约方等对待。因此，公路承运人把货物从港区外运到港区，会被视为海运履约方，因为公路承运人并不是完全在港区范围之内履行义务。另外还指出由地方当局划定港区范围，已经是很普遍的做法，在大多数情况下，这将为该条草案的适用提供明确依据。再一点就是，工作组并不认为有任何实际的必要来提供“港区”的统一定义。

81. 委员会核准了第 20 条草案以及第 1 条草案第 6 款和第 7 款所载定义的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 21 条草案. 连带赔偿责任

82. 委员会核准了第 21 条草案的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 22 条草案. 迟延

83. 有与会者认为，该条草案不能令人满意，因为它没有对迟延交付的赔偿额度作出限制，而任由合同自由来处理这个问题。另一条批评意见是，在交货期限或期间不明确的情况下，是否也可以根据该草案就迟延造成的损失获得赔偿，这一点并不明确。就此提出的建议是，删除该条草案，把迟延的赔偿责任问题留给适用的国内法处理。

84. 对此提出的看法是，从目前的措词来看，该条草案既未要求就交货时间或期间达成明确协定，也没有允许承运人排除其对迟延的赔偿责任。

85. 委员会核准了第 22 条草案的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 23 条草案. 赔偿额的计算

86. 有人提出在出现没有类似货物的情况下由管辖法院评定货物价值，但这一建议没有得到支持。据认为，法院通常根据当地的规则评价赔偿额，公约草案不应贸然就特殊情形提出具体规则。

87. 委员会核准了第 23 条草案的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 24 条草案. 发生灭失、损坏或者迟延时的通知

88. 委员会核准了第 24 条草案的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 6 章. 有关特殊运输阶段的补充条款

第 25 条草案. 绕航

89. 委员会核准了第 25 条草案的实质内容，将其交给起草小组处理。

**第 26 条草案. 船舶上的舱面货；第 1 条草案第 24 款（“货物”）、
第 25 款（“船舶”）和第 24 款（“集装箱”）**

90. 有人建议补充“货物”一词的定义，在其中提及公路和铁路货运车辆，但这项建议没有得到足够支持，据认为，如果添加所提议的词语，就必须对公约草案的其他条文作出修改，如第 61 条草案第 2 款，其中提到货物集装箱和公路铁路货运车辆。

91. 委员会核准了第 26 条草案的实质内容以及第 1 条草案第 24、25 和 26 款所载定义，将其交给起草小组处理。委员会请起草小组确保公约草案中凡是提到“行业的习惯、惯例和做法”的内容保持一致。

第 27 条草案. 海上运输之前或者之后的运输

92. 委员会回顾，公约草案第 27 条草案以往的版本除了提及其他国际文书之外，在括号中还提及了“国内法”。进一步回顾，在工作组第十九和二十届会议上删去了这一内容，这是就承运人赔偿责任限额等若干问题提出的折衷建议的一部分（见 A/CN.9/621，第 189-192 段，以及 A/CN.9/642，第 163 和 166 段）。

93. 委员会中有人建议，在第 27 条草案中重新提及“国内法”，或者在公约草案中列入一个条文，允许缔约国在第 27 条草案中添加本国的强制性国内法。有与会者赞成这一建议，认为一些国家具有例如处理沙漠等特别地理区域的极为专门的国内规则，并希望公约草案生效时保留这些特别规则。另外有与会者提出，既然第 27 条草案目前的案文为可能与区域性的单式运输公约发生冲突的情形提供了一种解决办法，那么未加入这种区域性公约的其他国家的国内法也应当得到同样的地位，即使其国内规则并不是因为国际义务而制定的。此外，还有与会者建议，在第 27 条草案中重新提及“国内法”可能会使更多的国家批准公约，从而使该文书尽可能在更多的国家中得到更广泛的承认。

94. 对于第 27 条草案实际上仅适用于可以确定是发生在运输某一特定阶段的货物灭失或损失，委员会中有人表示关切。有与会者提出，在多数情形下，很难证明灭失或损失的发生地点，因此第 27 条草案的可操作性很可能会受到限制。还有与会者进一步提出，如有可能确定灭失或损失地点，则尤其应当优先适用

管辖这一特定运输阶段的国内法律。

95. 虽然有些与会者表示赞同在第 27 条草案中重新列入提及“国内法”的内容，但有与会者提到，实际上第 27 条草案目前的案文，包括删去提及“国内法”的内容，都是工作组若干届会议过程中形成的成套组合的折衷结果。有与会者告诫说，这一折衷涉及到若干不同的棘手问题，其中包括确立承运人赔偿责任限额的问题，所以重新列入提及国内法的内容可能会导致这一折衷破裂。有与会者吁请委员会支持现有案文，因为这是该折衷的结果，这一意见得到赞同。一些代表团表示其对该折衷结果并不完全满意，但为了尽可能就案文达到最广泛的共识，仍旧予以支持。

96. 作为对该案文目前措词的进一步支持，据认为，在第 27 条草案中列入“国内法”与列入国际法律文书大不相同。如果是国际法律文书，则可以预期其实质性的法律内容是广为周知、透明而协调的，因此不会对国际贸易造成太大的阻碍。相比之下，各国的国内法律差别很大，查明某一国内制度中的法律要求要困难得多，而且国内法随时更改的可能性也大得多。有与会者提出，由于上述因素，在第 27 条草案中列入国内法与列入国际文书相比，造成的问题要棘手得多，而且可能会大大降低协调程度。委员会中有人赞同这一观点。

97. 有与会者提出，既然第 27 条草案显然不再是管辖公约间冲突的条款，其前导段中“不得优先”一语可能会引起误解。因此建议改为“不适用”可能较好。但有与会者说，按照该建议仅仅改动这一短语可能会有问题，因为相互冲突的规定不是不适用这么简单，而是仅在其与公约草案的规定相冲突的方面不适用。此外，有与会者承认，要达到所建议的结果，可能需要对第 27 条草案的案文作更大的改动。委员会一致认为第 27 条草案目前的案文是可以接受的。

98. 委员会经审议后核准了第 27 条草案的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 7 章. 托运人向承运人履行的义务

第 28 条草案. 交付运输

99. 委员会核准了第 28 条草案的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 29 条草案. 托运人与承运人在提供信息和指示方面的合作

100. 委员会核准了第 29 条草案的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 30 条草案. 托运人提供信息、指示和文件的义务

101. 委员会核准了第 30 条草案的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 31 条草案. 托运人对承运人赔偿责任的基础

102. 委员会核准了第 31 条草案的实质内容，将其交给起草小组处理。

**第 32 条草案. 拟订合同事项所需要的信息；第 1 条草案第 23 款
（“合同事项”）**

103. 委员会中有与会者指出，第 32 和 33 条草案对托运人未履行其提供合同事项方面信息或在托运危险货物方面的义务的，规定了潜在的无限赔偿责任。托运人潜在的无限责任与承运人的地位形成截然对比，由于第 61 条草案的作用，承运人只面临有限的赔偿责任，发言者对此表示关切。鉴于依照公约草案规定而允许的其他合同自由，建议可在这方面给予托运人一些救济，这就是在第 81 条草案第 2 款中删除“限制”二字，从而使运输合同的当事人可以约定限制托运人的赔偿责任。（见下文第 236-241 段中关于建议第 81 条草案第 2 款删除“限制”二字的讨论。）委员会商定，将在审查第 81 条草案案文时一并审议这一建议。

104. 委员会核准了第 32 条草案以及第 1 条草案第 23 款所载定义的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 33 条草案. 危险货物的特别规则

105. 委员会核准了第 33 条草案的实质内容，将其交给起草小组处理。

**第 34 条草案. 单证托运人享有托运人的权利并承担其义务；
第 1 条草案第 9 款（“单证托运人”）**

106. 有与会者表示关切，认为第 34 条草案的要求范围太广，规定单证托运人得承担托运人的所有义务。对于这一观点，委员会未作讨论。有与会者提问，是否可以认为单证托运人与托运人承担共同连带责任，对此，答复认为，没有关于两者之间共同连带责任的意图。

107. 委员会核准了第 34 条草案以及第 1 条草案第 9 款所载定义的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 35 条草案. 托运人为其他人负赔偿责任

108. 委员会核准了第 35 条草案的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 36 条草案. 托运人赔偿责任的中止

109. 关于案文中为什么列入第 36 条草案，特别是考虑到公约草案对于合同自由总体上的宽容做法，有些与会者在委员会中提出疑问。委员会回顾，工作组内某些代表团当时曾请求列入一条关于托运人赔偿责任中止的规定，委员会现在普遍认为，案文中不需要这条规定，可以删除。

110. 委员会同意从公约草案案文中删除第 36 条。

第 8 章. 运输单证和电子运输记录

第 37 条草案. 运输单证或者电子运输记录的签发

111. 委员会核准了第 37 条草案的实质内容, 将其交给起草小组处理。

第 38 条草案. 合同事项

112. 与会者强烈支持一种观点, 即该条草案按目前的形式并不完整, 因为其中仅涉及货物和承运人, 而尤其是没有提及及其他重要方面, 例如交货和运输工具。据指出, 酌情而定, 托运人或收货人将需要更多的信息才能够就装运的货物采取行动。银行经常要求托运人提交“货已装运”的提单, 而这这就要求托运人指明装运货物的船舶。同理, 预期货物抵达某个目的地的收货人如被要求在另一个地点提取货物, 也不应当感到意外, 公约草案应当要求运输单证载明收货人可以依赖的信息。根据运输单证中所载的信息, 收货人还能够为货物的妥当交运而采取必要的步骤, 例如雇用内陆运输, 并因而需要至少知道目的地和预计的抵达时间。因此, 建议除该条草案已经提及的内容之外, 运输单证中还应当载有下列信息: 收货人姓名和地址; 船名; 货物装卸港口; 以及承运人或履约方的收货日期或大约的交货日期。

113. 主张该条草案清单中增列新内容的另一项建议是列入收货地和交货地, 因为需要有这些内容才能根据公约草案第 5 条确定公约的地理适用范围。没有这些内容, 当事人可能不知道公约是否适用于其运输合同。

114. 对于这些建议, 据答复指出, 该条草案仅涉及必须包括在内的合同事项, 没有这些内容将不可能进行运输, 这些内容也是公约草案其他条款的运作所必须的。但概不阻止当事人商定列入那些被认为商业上所需而应在运输单证中提及的其他事项。然而, 据进一步指出, 建议增加的内容设想的是一些事实信息, 例如船名、装货或卸货港口或大约的交货日期, 在签发运输单证时, 当事人可能还不知道这些信息。据称, 托运人的主要利益之一通常是关心尽快得到运输单证, 以便能够向签发跟单信用证的银行提交运输单证, 收取所售货物的货款。但是, 如果所建议列入该条草案的全部附加信息都成为必须填入的, 那么运输单证的签发就会不必要地迟延。据解释, 例如, 在多式联运的情况下, 从货物离开一个内陆地点到货物实际抵达第一个装货港口, 中间可能需要几天时间。货物接着由另一艘船运往中枢港口, 再接着卸载装运至最终目的地, 也还需要一段时间。这种情况在实务中非常普遍, 在这种情形下, 签发运输单证时通常只知道第一艘船舶或支线船舶的名称。另外, 通常也不知道货物的装卸港口, 因为大型承运人可能会根据费用(例如港站费用)或操作上的考虑(例如远洋货轮上的舱位)而将货物分别由可以选用的不同港口装运。

115. 据指出, 提及托运人的名称也不应当成为必须包括的内容。据称, 虽然运输单证通常的确载明一个被指名人作为托运人, 但在实务中, 被指名人往往只是一个单证托运人, 承运人经常收到请求, 希望变更被指名的托运人。在有些情况下, 完全出于正当的商业原因, 托运人可能甚至更希望对其名称保密。这种做法绝不会妨碍货物运输, 因为承运人通常知道他们的客户, 而且知道向谁

收取运费。据进一步指出，出于同样的原因，在要求运输单证提及其他内容时，例如收货人姓名和地址，也必须谨慎，因为在许多情况下，货物可能在中途转卖，在签发运输单证时将不会知道最终买方的姓名。许多行业的通常惯例是只将收货人称作“凭托运人指示”。某些行业的谈判程序还意味着甚至在装货时也可能不知道交货地点。例如，来自远东的大宗石油贸易托运人常常使用不确定的词语（例如“直布罗陀以西”）来描述货物的目的地，这种做法在实践中很少造成问题，但按照所建议的那样增加必须填入的合同事项，这种习惯做法将会遭到排除。

116. 有与会者说，指明交货日期同样不适于成为运输单证的一个必要内容，因为在大多数情形下，海上承运人或许只能对航程时间作粗略的估计。目前将提单通知人的信息告知承运人的做法解决了交货日期不确定的问题，便利了向收货人交货。公约草案要求运输单证载明承运人的名称和地址，从而进一步完善了这一做法，《汉堡规则》等都没有规定这一要求。信息和通信技术的进步，例如近年来许多承运人通过互联网提供先进的货物跟踪系统，使货主可直接从承运人处得到关于货物交付的详细情况，这比收货人以往基本上需要依赖运输单证本身了解这一信息要方便得多。

117. 关于在 38 条草案已经提及的内容之外增添新内容是否可取以及增添这些内容会产生何种实际后果的问题，委员会展开了广泛的辩论。有与会者在回答一个问题时指出，将第 38 条草案所列的内容称为“必不可少的”合同事项，在某种程度上有误导作用，因为第 41 条草案明确规定，合同事项中缺少一项或数项内容，或者这些内容不准确，并不影响运输单证的法律性质或者法律效力。因此，例如，如果由于托运人或承运人的失误或疏忽而没有完全或严格地遵守第 38 条的规定，收货人也不会失去凭运输单证提货的权利。同样，公约草案不影响托运人根据适用法律而可能有权获得承运人未填入运输单证的某些信息，或者在无相反信息的情况下，有权依赖某种事实假设。但这并不是说，无限制地扩充列出的内容是合理的，因为进一步的要求必然会加重当事人的负担。

118. 委员会注意到为支持将第 38 条草案中的一系列要求局限于商业合理性的范围内，而提出的论据。但与与会者普遍一致认为，为了便于托运人和收货人满足签发跟单信用证的银行的要求，或者便于其为在目的地收货而进行必要的后勤安排和其他安排，一些补充要求可能是适当的。有与会者指出，鉴于第 38 和 41 条草案之间的关系，增加要求不会对贸易惯例产生负面影响，因为即使运输之初尚缺乏某些信息，运输单证仍然会有效签发。委员会还承认，对于某些内容，可能有必要加以注明，例如在运输单证签发时是否已有这几项内容的相关信息。

119. 有与会者建议在第 38 条草案的案文中添加如下条款：

“2 之二. 第 37 条提及的运输单证或电子运输记录中的合同事项还应当包括以下内容：

“(a) 收货人的名称和地址（如果收货人已由托运人指定）；

“(b) 船舶名称（如果已在运输合同中指明）；

“(c) 收货地和交货地（如果承运人已知道交货地）；和

“(d) 装货港和卸货港（如果已在运输合同中指明）。”

120. 有与会者指出，虽然在第 38 条草案中添加内容的大多数建议都得到了接受，但不可能添加提及预期交货日期的内容。尽管为添加这一信息作出了努力，但据认为这种信息与第 22 条草案和承运人因延迟交付货物而承担的赔偿责任密切相关，因此最好避免干扰这些条文已经得到核准的内容。委员会内部普遍赞成在第 38 条草案中添加第 2 款之二。

121. 委员会核准了添加第 2 款之二后的第 38 条草案的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 39 条草案. 承运人的识别

122. 委员会注意到一项说明，大意是该条草案所采用的政策并不令人满意。

123. 委员会核准了第 39 条草案的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 40 条草案. 签名

124. 有与会者支持一项谅解，即无论对手写签名还是电子签名，该条草案均未规定其应符合哪些要求方为有效，而是将这个问题留给适用法律处理。

125. 委员会核准了第 40 条草案的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 41 条草案. 合同事项不完备

126. 除可能需要对一些语文版本中的术语进行修改之外，委员会核准了第 41 条草案的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 42 条草案. 对合同事项中货物相关信息作出保留

127. 有与会者指出，在实务中，货物交付运输时可能装在封闭的公路或铁路货运车辆中，从而使承运人核实货物相关信息的能力受到限制。委员会一致认为，该条草案中提及“集装箱”的内容应当扩大范围，将上述车辆也涵盖在内。委员会请起草小组审议提及这些车辆的各种备选案文，以避免在该条中作不必要的重复，同时记得案文其他地方提及这类车辆时的用词。

128. 委员会核准了第 42 条草案的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 43 条草案. 合同事项的证据效力

129. 有与会者建议将第 43 条草案(c)(ii)目中的“而非”改为“和”字，但没有得到足够的支持。有与会者指出，与集装箱识别号码不同的是，集装箱封条的识别号码承运人可能并不知道，因为贴封条的可能不是托运人或承运人，而是海关或检疫部门等。

130. 委员会一致认为，在该条草案(c)(ii)目所设想的情形中，不适宜将有关规定延及公路或铁路货运车辆。

131. 委员会核准了第 43 条草案的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 44 条草案. “预付运费”

132. 委员会核准了第 44 条草案的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 1 条草案第 14 款 (“运输单证”)

133. 据指出，工作组在其最后一届会议上曾商定删除公约草案中提及“发货人”的内容，因此对“运输单证”的定义也相应作了调整，把(a)和(b)项变成并列的两项，而不是非此即彼的两项。既然已从“运输单证”的定义中排除了单纯的收据，建议从该条定义的前导句中删除“或者履约方”。委员会核准了这条更正意见。

134. 另一项建议是，把“或代其行事的人”加在原来被删除的地方，以便使这条定义与关于签名的第 40 条草案第 1 款中的措词保持一致。但是据指出，在公约草案的拟定过程中一直注意避免提及代理事项，虽然代理关系是商业运输中的一种常见的关系，但由于过于复杂而未被纳入公约范围之内。另外还指出，虽然看起来有必要在涉及签名时提及代表承运人行事，但是如果把这样的词语加入“运输单证”的定义中，就会由于公约草案的其他地方没有使用这样的短语而产生问题。委员会支持这一看法，决定不添加这一词语。

135. 会上还提出把下面一段话作为一款加入该条定义：“证明货物已由收货人获得或者交付给收货人。”但是据指出，第 11 条草案明确提出承运人的义务是将货物运至目的地并将其交付给收货人，因此委员会没有采纳这条建议。

第 1 条草案第 15 款 (“可转让运输单证”)、第 16 款 (“不可转让运输单证”)、第 18 款 (“电子运输记录”)、第 19 款 (“可转让电子运输记录”)、第 20 款 (“不可转让电子运输记录”)、第 21 款 (“签发”可转让电子运输记录)、第 22 款 (“转让”可转让电子运输记录) 和第 27 款 (“运费”)

136. 象对第 1 条草案第 14 款作出的更正一样，对第 1 条草案第 18 款作了同样的更正，删除了第 1 条草案第 18 款前导句中两处出现的“或者履约方”，在此之后，委员会核准了第 1 条草案第 15、16、18、19、20、21、22 和 27 款所载各条定义的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 9 章. 货物交付

一般意见

137. 有与会者对整个第 9 章提出一项关切。总的来说，第 9 章所规定的法律制

度的目的是为一些棘手的问题提供法律上的解决办法，这一点是值得赞许的。但是，据认为，某些难题依然存在，例如：收货人何时负有义务接受交货；如果收货人违反这一义务，承运人有何补救办法；为了确保货物交到应当收货的人手中，承运人必须采取哪些步骤。

138. 据指出，这一章所产生的问题比所解决的问题更多，如果通过这一章，会对公约的批准产生不利影响。委员会注意到这些关切。

第 45 条草案. 接受交货的义务

139. 对第 45 条草案也提出关切，这些关切是基于对整个第 9 章提出的一般意见。虽然这种办法得到一定支持，不过对该条草案的主要关切点还是“行使权利的收货人”这一短语。据指出，这段话太模糊，难以确定何时应当开始承担公约所规定的义务。为了消除这种不确定性，建议删除有关的词语，将其改为：“要求交付货物的收货人”。委员会中有人支持这一观点。

140. 针对这一立场，有与会者指出，公约草案列入第 45 条草案，是为了处理涉及收货人的某些具体问题，有些收货人明知货物已经到达，仍试图通过拒绝提取货物而避免货物的交付。据指出，承运人经常碰到这种问题，第 45 条草案就是针对这一问题提出的一种法律上的对策。为此还作出进一步解释，指出“行使其权利”这段话是为了涵盖某些情形，例如收货人希望在收取货物之前检验货物或提取货物样品，收货人参与了货物运输，等等。有与会者指出，《联合国国际货物销售合同公约》（“《联合国销售公约》”）规定，即使买方希望根据销售合同拒收货物，也必须先从承运人处提取货物，但买方这样做是代表卖方行事。据指出，第 45 条草案是妥当的，符合上述做法。这种观点也在委员会中得到一定支持。

141. 经过讨论，委员会决定采纳上文第 139 段中提出的修正意见。在作出这一修正之后，委员会核准了第 45 条草案的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 46 条草案. 确认收到的义务

142. 委员会核准了第 46 条草案的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 47 条草案. 未签发可转让运输单证或者可转让电子运输记录时的交付

143. 会上提出的一项关切是，第 47 条草案只在承运人遵守该条规定的程序时才对承运人给予保护，而在承运人未遵守这一程序时则不给予保护。会上提出的另一个问题是，如果托运人不再是控制方，可能是因为托运人已将其对货物的所有权利转让给控制方，其中包括就货物交付下达指示的权利。委员会注意到这些关切。

144. 委员会核准了第 47 条草案的实质内容，将其交给起草小组处理。（关于此后就该条草案所作的讨论和结论，见下文第 166-168 段。）

第 48 条草案. 签发必须提交的不可转让运输单证时的交付

145. 委员会核准了第 48 条草案的实质内容, 将其交给起草小组处理。(关于此后就该条草案所作的讨论和结论, 见下文第 166-168 段。)

第 49 条草案. 签发可转让运输单证或者可转让电子运输记录时的交付

146. 对于承运人遇到的问题, 即货主来到目的地时未携带必要文件或者干脆不露面, 普遍承认这是承运人所面临的实际问题。但是, 对于第 49 条草案的案文是否提供了解决这些问题的最适当途径, 在委员会中表达了各种关切。特别是, 有与会者认为, 第 49 条草案削弱了可转让运输单证作为所有权凭证的功能, 因为它准许承运人作为替代办法向托运人或者单证托运人寻求交货指示, 从而取消了对出示提单后交付货物的要求。有与会者还担心, (d)项会增加欺诈危险, 从而对银行以及其他依赖可转让运输单证所提供的担保的人造成不利影响。一个代表团强调指出, 与银行界进行的讨论表明, 第 49 条草案将给银行带来需要加以管理的额外风险。

147. 还有与会者指出, (f)项中规定的补偿办法可能会给货物保险人带来问题, 例如, 在到岸价(成本、保险加运费)货运业务中, 卖方安排保险, 保单则在运货风险转移时转让给买方。据指出, 如果卖方因提供替代交货指示而无意中把补偿金付给了承运人, 就会对保险人可能对承运人提起的任何追偿诉讼产生影响。据指出, 这将导致货物索赔人丧失一个就错误交货进行追偿的途径。由此产生的另一个问题是, 根据(d)-(f)项的规定, 承运人从托运人处取得替代交货指示, 将被免除对持有人的赔偿责任, 但是, 如果托运人把补偿金付给了承运人, 托运人就是对已没有赔偿责任的一方当事人作了赔偿。

148. 针对所提出的一些批评意见, 有与会者提出各种例子, 说明第 49 条草案所设想的新的制度将如何减少目前可能普遍存在的欺诈问题。举例来说, 目前可能产生欺诈的做法涉及签发多份提单原件、伪造提单以及甚至在交货之后提单继续流通和出售。第 49 条草案所建立的制度旨在减少或者根除其中许多滥用情形。另外还强调, 这种制度旨在通过恢复单证制度的完整性来消除对银行界人士的风险, 与银行和商品交易人的讨论表明, 虽然他们可能不得不调整某些做法, 但他们认为新的制度给他们带来的风险还是少一些。另外还指出, 目前实行的连同银行保证一起取得补偿保证书的制度, 对收货人来说是一种既费钱又费时的程序。

149. 据指出, 第 49 条草案试图解决的严重问题不仅是承运人面临的问题, 也是整个海运界面临的问题。还指出, 一段时间以来业界一直都在努力对付这个问题, 但并不成功, 因此立法解决这个问题是唯一可行的办法。与会者承认, 第 49 条草案所采取的办法虽然并非在每个方面都很理想, 但对这一办法作出可获得普遍接受的调整, 还是有可能做到的。与会者敦促委员会抓住机会通过一个向象第 49 条草案这样的条款, 以便提供一种立法解决办法, 在公约草案中恢复可转让运输单证的功能的完整性。

150. 关于上文第 146 和 147 段中概述的估计会在第 49 条草案的适用中遇到的各

种问题，有些与会者表示支持就这些问题提出的关切，但对于如何处理这些问题，看法不一致。有些代表团主张删去整个条款，有些代表团则主张只删去(d)-(f)项或者(e)和(f)项，有些代表团则主张考虑对这些存在问题的条款作出可能的澄清。也有些代表团支持第 49 条草案目前的案文，不作任何修改。但是，与会者普遍承认第 49 条草案所处理的问题是紧迫的现实问题。

151. 委员会同意对任何可能提出的改进案文进行审议。

152. 委员会在完成了对公约草案的审查之后，接着继续对该条草案进行审议。与此同时，在此之前进行了有许多代表团参与的广泛的非正式协商，以拟订该条草案的备选措词，解决之前所表示的各种关切（见上文，第 146 和 147 段）。委员会得知在试图寻找一种折衷解决方案时面临困难，因为对该条草案意见分歧很大，许多代表团表示希望删除(d)-(h)项，也有许多代表团则坚持整个保留该条草案。尽管如此，作为上述非正式协商的成果，向委员会提交了该条草案的下述新案文供委员会审议：

“1. 签发可转让运输单证或者可转让电子运输记录的：

“(a) 可转让运输单证或者可转让电子运输记录的持有人有权在货物到达目的地后向承运人主张提取货物，在这种情况下，下列条件之一得到满足时，承运人即应当在第 45 条述及的时间和地点将货物交付给该持有人：

“(i) 该持有人提交了可转让运输单证，该持有人为第 1 条第 10 款(a)项(i)目述及的人的，还适当表明了其身份；或者

“(ii) 该持有人按照第 9 条第 1 款述及的程序证明其为可转让电子运输记录的持有人。

“(b) (a)项(i)目或者(a)项(ii)目所列条件未得到满足的，承运人应当拒绝交付；

“(c) 所签发可转让运输单证有一份以上正本，且该单证中注明正本份数的，提交一份正本单证即可，其余正本单证随即失去效力。使用可转让电子运输记录的，按照第 9 条第 1 款规定的程序一经向持有人交付货物，该电子运输记录随即失去效力；

“2. 可转让运输单证或者可转让电子运输记录载明可以在未提交运输单证或者电子运输记录的情况下交付货物的，适用下列规则：

“(a) 货物未能交付是因为(i)持有人接到了到货通知而未在货物到达目的地后在第 45 条述及的时间或者期限内向承运人主张提取货物，(ii)承运人因声称是持有人的人未适当表明其为第 1 条第 10 款(a)项(i)目所述及的人之一而拒绝交货，或者(iii)承运人经合理努力无法确定持有人，请求就货物的交付发出指示的，承运人可以通知托运人，请求就货物的交付发出指示。承运人经合理努力无法确定托运人的，承运人应当通知单证托运人，请求就货物的交付发出指示；

“(b) 承运人根据本条第 2 款(a)项按照托运人或者单证托运人的指示

交付货物的，解除承运人在运输合同下向持有人交付货物的义务，而不考虑是否已向承运人提交可转让运输单证，也不考虑凭可转让电子运输记录主张提货的人是否已按照第 9 条第 1 款述及的程序证明其为持有人；

“(c) 承运人根据本条第 2 款(e)项对持有人负赔偿责任的，根据本条第 2 款(a)项发出指示的人应当补偿承运人由此遭受的损失。该人未能按照承运人的合理要求提供适当担保的，承运人可以拒绝遵守这些指示；

“(d) 一人在承运人已根据本条第 2 款(b)项交付货物后成为可转让运输单证或者可转让电子运输记录的持有人，仍根据此项交货前的合同安排或者其他安排取得对承运人除主张提货权以外的运输合同下的权利；

“(e) 虽有本条第 2 款(b)项和第 2 款(d)项的规定，一持有人在此项交货后成为持有人，在其成为持有人时不知道且理应不可能知道此项交货的，取得可转让运输单证或者可转让电子运输记录所包含的权利。合同事项载明预计到货时间，或者载明如何获取有关货物是否已交付的信息的，推定该持有人在成为持有人时已知道或者理应能够知道货物的交付。”

153. 据解释，除对原案文作了一些轻微更正外，例如在 1(a)(i)目中适当插入了提及第 1 条草案 10(a)(i)目的词语，所建议的新案文载有一些对原案文的实质性改动。据指出，2(a)项的措词主要在两个方面与原案文 2(d)项不同。首先，原案文规定承运人有义务通知无人提取货物，并规定控制方或托运人有义务就货物的交付发出指示，而新案文则允许承运人征询指示，但并未规定托运人有义务提供指示。提出如此改动是为了解决所表示关切的问题，这就是在这些情形下，托运人也许并不总是可以向承运人发出适当的指示。其次，据解释，之前的案文要求向持有人发出通知，在无通知的情况下——无论是因为无法找到持有人还有因为承运人不知道持有人的所在地——本款规定的其余部分不适用。相比之下，建议的新条文在这种情况下仍将适用，据认为，通常情况即是如此，理当在条款草案中加以处理。

154. 还解释说，除了上述修改，提议的新案文在另一个重要方面不同于原案文。根据提议案文的第 2 款，现在(a)项和(b)项所载的货物交付规则须以下述条件为前提，即可转让运输单证或可转让电子运输记录中载有一个声明，指明可以在运输单证或电子运输记录未提交的情况下交付货物。据指出，该项增补是提议的整个新条文草案中最具争议之处。据解释，原案文遭到强烈批评，是因为担心允许在未提交可转让运输单证的情况下交付货物可能对常见的行业和银行惯例产生负面影响，并且从所有权凭证法理角度来看也不应该如此。提议的修订案文意在处理这类担心，要求以在可转让运输单证上载有适当声明的形式明确提醒可能受影响的所有当事人，在遵循该条草案所规定程序的前提下，即使在未提交运输单证的情况下承运人也已获授权可以交付货物。据指出，提议的规则在适用上打算采取合约式的“选择适用”法：承运人在未提交可转让运输单证的情况下根据托运人发出的指示交付货物的，各方当事人必须已事先同意允许在该条草案所述情况下以这种方式交货，承运人才能被免除交货义务。据指出，如果委员会同意用提议的新案文取代第 49 条草案，就需要对第 47、48 和 50 条草案作相应修改。

155. 在就提议的第 49 条草案新案文发表意见时，重申了曾对第 49 条草案原案文提出的一些关切，支持条文原案文的与会者也重申了他们的观点。有看法认为第 49 条草案的新案文并没有解决早先指出的问题，有与会者支持这种看法。

156. 在就提议的新案文发表具体评论意见时，强烈反对并要求删除该条文草案原案文的几个代表团再次表明倾向采用提议的新案文。同时，强烈支持第 49 条草案原案文的几个代表团则重申了原来的态度，但表示提议的新案文可以作为可接受的备选案文。

157. 虽然就该条文原案文表达的观点依然分歧严重，但委员会普遍支持提议的第 49 条草案新案文，认为新案文代表可以得到更广泛接受的妥协方案。第 49 条草案原案文的支持者认为，虽然修订的案文第 2 款条文不再像在原案文中那样具有强制性，但与当前状况相比还是有所改进。

158. 此外，普遍支持修订的案文中采用的“选择适用”法，认为这对于始终对第 2 款内容心存疑虑的人来说麻烦较小些，还有与会者表示更赞同新案文第 2 款采取“选择不适用”或者“缺省”法。在这方面，认为“选择不适用”法不大可能只是保留现状。另有关切表示，在有些法域，一运输单证若载有可以不交单交货的声明，根本就不会被当成运输单证对待。但是，与会者支持这样的观点，即“选择适用”法和“选择不适用”法之间的差别也许没有什么大的意义，因为与第 2 款最相关的商品贸易所涉的三方主要当事人（即承运人、商品交易者和银行）将决定是否实际采用第 2 款。认为将基于商业理由做出这样的决定，而不大可能依赖该条文属于“选择适用”还是“选择不适用”条文而做出决定。普遍认为不管采取哪种具体办法，提议的第 49 条草案新案文将为商品贸易所涉当事人提供避免滥用提单现象及其伴随问题的手段，据说在商品贸易中如果不出示可转让单证或记录即可交货，很有可能被钻空子。

159. 为进一步支持修订的案文，指出当前情况不够令人满意，因为如何处理载有可以不交单交货的声明的提单，各个法域有所不同。一些法域直接认为这种声明是无效的，而另一些法域则认为声明有效，承运人在提单未提交情况下交付货物即可，根本无须遵守任何特殊规则。此外，还存在着这类声明是否出现在提单上的危险，因为以前至少有一个主要承运人曾在单证中采用这种声明，随后又撤消了。面对这种不确定性，第 49 条草案的修订案文是一种改进，可视为一种保证，即某种程序将得到遵守，即使允许在可转让单证或记录未提交情况下交付货物。

160. 有些与会者建议对提议的第 49 条草案新案文作些调整。指出由于该条文与商品贸易关系最为紧密，而商品贸易主要以提及方式将租船合同条款和条件纳入运输单证，因此应在前导句中加入“明确表明或通过以提及方式并入租船合同表明”，代替“载明”一词。此建议得到一些与会者支持。

161. 然而，对于仅仅通过以提及方式并入租船合同条款而允许在运输单证未提交情况下交付货物，也有与会者表示反对。有与会者支持这样的提法，即如果进一步扩大第 2 款所设想的可能性，还不如将本款整个删除。有与会者提出另一种建议，即在“载明”一词前添加“明确”二字。与会者对这种办法表示支持，特别是那些支持全部或部分删除第 49 条草案原案文的与会者。

162. 有与会者问是否可能有必要调整第 49 条草案的标题，以反映有些情况下可能不要求提交可转让单证或电子运输记录这一点。针对这一问题，据指出，按当前措词保留该标题更为可取，因为第 49 条草案规定的一般规则仍将要求提交可转让单证或记录，第 2 款旨在列出该一般规则的例外情形。这一观点获得了支持。

163. 针对第 2 款(d)款提及的“合同安排”可否是口头协议的问题，据指出，该词指的是销售合同或信用证，其一般采用书面形式，但由于第 49 条草案不在第 3 条草案所载要求采用书面形式的各项条文之列，因此可以是口头协议。

164. 有一种关切是，新的第 2 款和第 50 条草案之间的相互关系是否足够明确。为消除这种关切，委员会商定在第 2 款起句添加“在不影响第 50 条第 1 款的情况下”一语。

165. 以尚须在第 2 款起句添加“在不影响第 50 条第 1 款的情况下”等词语和在同一句中的“载明”之前添加“明确”二字为前提，委员会核准了新的第 49 条草案的实质内容，将其交给起草小组处理。

**对第 47 条草案 (未签发可转让运输单证或者可转让电子运输记录时的交付) 、
第 48 条草案 (签发必须提交的不可转让运输单证时的交付) 和
第 50 条草案 (货物仍未交付) 的相应修改**

166. 在已决定用新案文取代第 49 条草案的情况下 (见上文第 152 和 165 段) ，委员会一致认为需要对第 47 和 48 条草案作相应修改，使之与新的案文相一致。对有关条文提出的修订案文如下：

第 47 条. 未签发可转让运输单证或者可转让电子运输记录时的交付

“(c) 在不影响第 50 条第 1 款的情况下，货物未能交付是因为：(i) 收货人接到了到货通知而未在货物到达目的地后在第 45 条述及的时间或者期限内向承运人主张提取货物，(ii) 承运人因声称是收货人的人未适当表明其为收货人而拒绝交货，或者(iii) 承运人经合理努力无法确定收货人，请求就货物的交付发出指示的，承运人可以通知控制方，请求就货物的交付发出指示。承运人经合理努力无法确定控制方的，承运人可以通知托运人，请求就货物的交付发出指示。承运人经合理努力无法确定托运人的，承运人可以通知单证托运人，请求就货物的交付发出指示；”

第 48 条 签发必须提交的不可转让运输单证时的交付

“(b) 在不影响第 50 条第 1 款的情况下，货物未能交付是因为(i) 收货人接到了到货通知而未在货物到达目的地后在第 45 条述及的时间或者期限内向承运人主张提取货物，或者(ii) 承运人经合理努力无法确定收货人，请求就货物的交付发出指示的，或者(iii) 因声称是收货人的人未适当表明其收货人身份或者未提交单证从而承运人拒绝交付的，承运人可以通知托运

人，请求就货物的交付发出指示。承运人经合理努力无法确定托运人的，承运人可以通知单证托运人，请求就货物的交付发出指示；”

167. 另据指出，应在第 50 条草案 1(b)项中的“控制方”之后添加“持有人”一词。

168. 委员会核准了对第 47、48 和 50 条草案提出的修订，将其交给起草小组处理。

第 50 条. 货物仍未交付

169. 有与会者认为，只有在承运人按照第 49 条草案规定的程序试图交付货物但仍未交出货物的情况下，第 50 条草案规定的救济措施才予适用。但是，委员会内有与会者支持另一种观点，即使用反意连词“或者”列出视为仍未交付货物的各种依据，明确表明根据第 49 条拒绝接受交货的权利或义务仅构成可视为货物仍未交付的几种理由之一。有与会者建议，为使后一个意图更加明确，应在第 3 款“承运人方可行使本条第 2 款规定的权利”语句之后添加“而不考虑第 47、48 或 49 条的规定”，但据认为这种添加并无必要。

170. 注意到在有些法域，适用的法律要求由地方当局销毁货物，而不允许承运人自己销毁货物。为了顾及这些法域，有与会者建议在第 2 款(b)项插入大意如下的要求，即根据第 2 款(c)项出售货物的，货物的销毁应当按照货物当时所在地的法律或条例进行。与会者支持该建议，也支持承运人应当遵守当地法律或条例的原则，前提是这些要求不得作过于宽泛的解释，以致不适当地限制承运人在必要时销毁货物的能力。

171. 为改进条文而提出了一些起草建议。认为根据第 49 条草案的讨论结果，可能需要作相应的修改，在第 1 款(b)项添加“持有人”。还建议可以通过删除第 1 款(b)项而改进第 50 条草案的逻辑关系，该项重复了其他项的内容，或者应当调整第 2 款(b)项和(c)项的顺序，因为销毁在两种救济措施中显得更为激烈。委员会注意到了这些建议。

172. 在第 50 条草案第 2 款(b)项添加大意如第 52 条草案第 2 款(c)项的规定，即承运人销毁货物应按照货物当时所在地的法律或条例进行，在此条件下，委员会核准了第 50 条草案的实质内容，将其交给起草小组处理。（关于该条草案的相应调整，见下文第 166-168 段。）

第 51 条草案. 货物留置

173. 委员会核准了第 51 条草案的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 1 条草案第 9 款 (“单证托运人”)

174. 委员会核准了载有“单证托运人”定义的第 1 条草案第 9 款的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 10 章. 控制方的权利

第 52 条. 控制权的行使和范围

175. 有与会者问及，若运输合同没有规定第 1 款所列事项这样的细节，控制方可如何就这些事项行使控制权。就此问题，举了几个例子，例如一种情形是控制方即是卖方，发现买方已经破产，想将货物交给另一买方，或者卖方要求改变船上集装箱温度的类似情形。强调公约草案已有保障条款，以防止可能的滥用。

176. 委员会核准了第 52 条草案的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 53 条草案. 控制方的识别和控制权的转让

177. 有与会者建议更正第 53 条草案第 1 款的案文。认为在公约草案前一版本本插入第 53 条草案第 2 款时，本来也应当对第 1 款作相应修改，但这一点被忽略了。为纠正这种情况，建议第 1 款前导句应予删除，改为“除本条第 2、3 和 4 款所述情形外”。还认为第 3 款(c)项中应将“第 1 条第 10 款(a)项(i)目”改为“第 1 条第 11 款(a)项(i)目。”委员会同意这些更正。

178. 在对第 1 款作商定更正的前提下，委员会核准了第 53 条草案的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 54 条草案. 承运人执行指示

179. 委员会核准了第 54 条草案的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 55 条草案. 视为交货

180. 委员会核准了第 55 条草案的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 56 条草案. 运输合同的变更

181. 委员会核准了第 56 条草案的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 57 条草案. 向承运人提供补充信息、指示或者文件

182. 委员会核准了第 57 条草案的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 58 条草案. 协议变更

183. 委员会认为，无须在第 58 条草案中添加提及第 53 条草案第 2 款的内容，随后委员会核准了第 58 条草案的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 1 条草案第 12 款 (“控制权”) 和第 13 款 (“控制方”)

184. 委员会核准了第 1 条草案中载有“控制权”定义的第 12 款和载有“控制方”定义的第 13 款的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 11 章. 权利转让

185. 一些与会者表示支持，认为总体来说，拟订的该章草案不足以实现国内法中的确定性或协调统一。另据指出，该章草案含有模糊的词语，需要对该草案作进一步澄清和修订，这样才能对未来的托运人、收货人和承运人具有用处。

186. 有与会者建议，第 59 和第 60 条草案应作修订，使运输合同下的赔偿责任转让与主合同下的权利转让一致起来。但是，据称，这是法律的一个复杂领域，总之，以另一部文书加以处理较为合适。如果公约草案要涉入这样一个敏感领域，则还将需要处理关于赔偿责任转让的其他一些复杂问题，例如单证的第三方持单人是否负有义务，以及在哪些情形下转让人解除其义务。据称，这些考虑因素要求删除整个一章，或至少允许缔约国“选择不适用”本章草案。

187. 委员会注意到这些意见，但总体上赞同保留该章草案。

第 59 条草案. 签发可转让运输单证或者可转让电子运输记录的

188. 有与会者表示认为，拟订的该条草案不够充分，例如，未涉及记名提单下的权利转让。据称，这一疏漏是整个一章总体上不够充分的一个例子。

189. 委员会注意到这一意见，但一致同意核准该条草案，将其交给起草小组处理。

第 60 条草案. 持有人的赔偿责任

190. 有与会者表示关切，担心根据该条草案第 2 款，持有人可能面临风险，甚至只要行使一丁点运输合同下的权利，就有可能导致承担赔偿责任。在实务中，可转让运输单证可能托付给银行，由其代收，而无事先通知或协议。因此，第 60 条草案第 2 款的后果将是增加银行或其他持有人的风险。据称，在某些法域，这是令银行感到特别关切的一个问题，曾经对该条草案的第 2 款提出过严重的保留。

191. 委员会注意到这些关切，但总体上赞成保持目前措词的第 2 款。

192. 关于第 3 款，有与会者提问，持有人在第 60 条草案下的地位是否类似于收货人在第 45 条草案下的地位。如果的确如此，并且考虑到委员会关于第 45 条草案的决定（见上文第 141 段），提出这两项条款可能需要统一起来，例如，将“未行使运输合同下任何权利的”这些词语改为“未要求提取货物的”。

193. 对此，据答复指出，这两项条款的范围不同，该条草案的第 3 款事实上比第 45 条草案的范围更广些。第 45 条草案涉及的是收货人，其一般是通过要求

提取货物而行使权利。但是，第 60 条草案涉及的则是运输单证的持有人，也就是第 53 条草案第 2-4 款下的控制方。如果将第 3 款的适用范围局限于未提取货物的持单人，将无异于对已行使控制权的持单人解除其在公约草案下的任何赔偿责任或义务。鉴于第 52 条草案赋予控制方的权利范围，这种结果将是不能接受的。考虑到委员会就第 45 条草案作出的决定，唯一需要作出的更改是删除第 3 款中提及该条之处。

194. 在审议了就该条草案的各种不同意见之后，委员会一致同意核准该条草案，将其交给起草小组处理，同时要求删除第 3 款中提及第 45 条草案之处。

第 12 章. 赔偿责任限额

第 61 条草案. 赔偿责任限额

195. 有与会者提醒委员会注意，工作组已就公约草案下的承运人赔偿责任的金钱限额进行了长时间的辩论，特别是提醒委员会注意该条草案中规定的赔偿责任限额是工作组第二十一届会议在许多代表团支持下进行广泛谈判的结果，并且是更大的一套折衷方案的一部分，这套方案包括公约草案中除该条草案之外的其他各个方面（见 A/CN.645，第 197 段）。并非参与工作组审议的所有代表团都对这些限额完全满意，在最后折衷方案的许多支持中，既有要求设定更高限额的代表团，也有主张限额应低于最后所达成的限额的代表团。

196. 委员会听取了与会者所表达的关切，即承运人的拟议赔偿责任限额过高，据称如此高的限额既不合理也不现实，在商业上毫无必要。这些关切获得了一些支持，特别是一些代表团认为，《海牙-维斯比规则》规定的限额从商业上来说已经足够。据指出，有些代表团本来可以努力说服本国业界和权力机构相信，接受像《汉堡规则》规定的那样高的赔偿责任限额是可取的，从而表明他们愿意达成共识。但也有人指出，该条草案中目前规定的限额太高，令人难以接受，可能会妨碍有些国家对公约的批准，包括一些大的贸易经济体。

197. 委员会注意到这些关切。对有些国家在说服业界和权力机构接受高于其可能预期的赔偿责任限额方面遇到的困难表示了同情。但委员会内普遍强烈支持保留该限额，以免破坏已经艰难达成的折衷方案，许多代表团都力图保留该折衷方案。据指出，在有些国家赢得对公约草案的支持非常困难，因为国内利益方认为这些赔偿责任限额比其预期的要低。希望现在对该条草案中所载赔偿责任限额持反对意见的代表团将来也能加入这一共识。但就该条款草案而言，与会者促请委员会不要试图就赔偿责任限额重新进行谈判，即便这些限额未能达到所有代表团的期望。

198. 委员会听取了一项建议，即缩小赔偿责任限额适用的索赔范围，以便对仍然存有不同意见的某些事项灵活处理，包括将公约草案适用于海上运输以外的运输和赔偿责任限额，从而争取对该条草案达成更大共识。该建议获得了一些支持。据建议，公约草案的范围应限于“货物灭失或损坏所造成的损失，以及错交货物造成的损失”。与会者指出，这种修订将有助于实现托运人和承运人的利益平衡，因为托运人的赔偿责任是无限的。

199. 委员会不同意拟对第 1 款作出的修正，认为这会触及工作组谈判达成的折衷方案的根本内容。委员会注意到并确认了对不改变这一普遍折衷方案之内容的广泛和强烈支持，以及找到办法进一步扩大其支持范围的愿望。

200. 委员会核准了第 61 条草案的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 62 条草案. 迟延造成损失的赔偿责任限额

201. 有与会者在回答一个问题时指出，该条草案中规定的赔偿责任限额只适用于迟延造成的经济或间接损失，而不适用于货物的实际灭失或损坏，后者适用第 61 条草案规定的限额。

202. 委员会核准了第 62 条草案的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 63 条草案. 赔偿责任限制权的丧失

203. 委员会核准了第 63 条草案的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 13 章. 时效

第 64 条草案. 时效期间

204. 委员会核准了第 64 条草案的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 65 条草案. 时效的延长

205. 有与会者关切地认为，允许被索赔人控制是否准予延长时效期间，这对索赔人不公平。建议删除“通过向索赔人声明”和“该时效期间可以经再次声明或者多次声明进一步延长”等词语。但据指出，这种通过声明或约定而延长的做法是《海牙-维斯比规则》和《汉堡规则》中已经存在的机制。

206. 还有一种关切是，禁止中止或中断时效期间会对索赔人不利，削弱他们相对于被索赔人的法律地位。此外，据指出，这可能会引起保险人的消极反应，因为据认为，时效的任何延长将取决于承运人的善意。为了减轻所认识到的这个问题，与会者建议从该条草案中删除“第 64 条中规定的时效期间不得中止或者中断，但”一语。该观点获得了一些支持。

207. 针对这些关切，有与会者指出，该条文的当前措词旨在实现两方面的平衡：一是确立悬而未决赔偿责任方面的法律确定性，二是保持灵活性，允许索赔人争取更多时间，在必要时提起法律诉讼或加以解决。据指出，统一关于中断和中止的国际规则非常重要，因为否则这些事项将由适用法管辖，而不同法域的适用法差别很大。与会者担心这种做法将导致索赔人挑选诉讼地、缺乏透明度和总体上缺乏可预见性，所有这些都可能代价高昂。据指出，两年的时效期间比《海牙-维斯比规则》规定的要长，预计会为索赔人提供充足的时间提起诉讼，或者在不中止或中断的情况下解决此类索赔。许多代表团指出该条草

案需要他们修订本国法律，但据认为，这种协调统一措施在这种情况下是有益的、适当的。委员会内支持按当前措词保留该条文。

208. 委员会经讨论后核准了第 65 条草案的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 66 条草案. 追偿诉讼

209. 尽管有与会者对负有赔偿责任的人是否应在时效期间届满后提起追偿诉讼感到关切，但这项关切没有得到支持，委员会核准了第 66 条草案的实质内容，并将其交给起草小组处理。

第 67 条草案. 对载明为承运人的人的诉讼

210. 有一种关切是，不应将光船承租人列入第 67 条草案。对此，有与会者解释说，将光船承租人列入该条草案，是为了在光船承租人根据第 39 条草案被查明是承运人的情况下，向货物索赔人提供对光船承租人提起法律诉讼所需的程序工具。委员会内支持这一观点。

211. 委员会核准了第 67 条草案的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 14 章. 管辖权

一般意见

212. 有与会者提醒委员会说，工作组已经商定关于管辖权的第 14 章须服从于第 76 条草案规定的“选择适用”声明制度，因此该章只适用于没有作出此种声明的缔约国。据指出，由于关于管辖权的一章没有载入与第 77 条草案第 5 款对等的条文——该条文规定某些仲裁条款或协议与仲裁一章不一致的，一概无效——因此应当对“选择适用”机制作出明确解释。为此，据指出，实行“选择适用”机制是指没有作出此种声明的缔约国可以自由按照本国适用法规范管辖权。委员会内支持对第 76 条草案作出的这种解释。此外，据指出，整个第 14 章经过了漫长的讨论，是一种经过仔细平衡的折衷方案，并得到了一贯支持。

第 68 条草案 对承运人的诉讼；第 1 条草案第 28 款(“住所”)和第 29 款(“管辖法院”)

213. 委员会核准了第 68 条草案的实质内容以及第 1 条草案第 28 款和第 29 款中的定义，将其交给起草小组处理。

第 69 条草案. 法院选择协议

214. 有一种关切是，由于货物灭失或损坏情况下收货人最有可能是索赔人，因此，在收货人未表示同意的情况下，不应根据第 69 条草案 2(c)项受排他性管辖条款的约束。委员会内对这一观点给予了一定支持。

215. 但有与会者再次指出，缔约国享有避免适用第 76 条草案中“选择适用”规定的自由，在这种情况下该国将直接适用其准据法。所举出的一个例子是，该国将自由决定如何规范批量合同所产生的管辖权问题，其中包括第三方可能受约束的情形。

216. 委员会核准了第 69 条草案的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 70 条草案. 对海运履约方的诉讼

217. 委员会核准了第 70 条草案的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 71 条. 不另增管辖权地

218. 委员会核准了第 71 条草案的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 72 条草案. 扣留以及临时措施或者保全措施

219. 关于第 72 条草案(a)项，特别是关于符合“本章的要求”一语，有与会者称，准予临时措施或者保全措施的法院将会根据第 14 章所述条文确定其裁定案件实体的管辖权。这一观点在委员会得到支持。

220. 委员会核准了第 72 条草案的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 73 条草案. 诉讼合并和移转

221. 委员会核准了第 73 条草案的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 74 条草案. 争议产生后达成的协议和被告已经应诉时的管辖权

222. 委员会核准了第 74 条草案的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 75 条草案. 承认和执行

223. 有与会者指出，在工作组决定对管辖权一章采用完全“选择适用”而不是“部分选择适用”的做法以后（见 A/CN.9/616，第 245-252 段），已随即对公约草案作了某些修改。但还有与会者指出，把第 75 条草案 2(b)项插入案文是为了顾及“部分选择适用”的做法，但在该做法未获工作组核准后仍未将其删除。有与会者建议删除第 75 条草案 2(b)项以使案文得到纠正。委员会赞同该建议。

224. 在作了这一纠正以后，委员会核准了第 75 段草案的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 76 条草案. 第 14 章的适用

225. 委员会核准了第 76 条草案的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 15 章. 仲裁

一般意见

226. 委员会忆及，工作组商定，如同关于管辖权的第 14 章，关于仲裁的第 15 章应按第 80 条草案所述遵守“选择适用”的声明制度，因此该章将只适用于已经作出此类声明的缔约国。

第 77 条草案. 仲裁协议

227. 据指出，公约草案中描述提起索赔的当事人时用语不尽一致，有着各种不同的表述，例如“对承运人提起索赔的人”（第 77 条草案第 2 款）、“索赔人”（第 18 条草案和第 50 条草案第 5 款）及“原告”（第 68 和 70 条草案）。对这类用语加以审查并适当时予以统一的建议在委员会得到支持。有与会者尤其指出，第 14 和 15 章应当使用“对承运人提起索赔的人”的用语，而不得使用“原告”一语，目的是把承运人对货主提起索赔的案件排除在外。

228. 在对用以指称索赔人的术语作出适当修改的前提下，委员会核准了第 77 条草案的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 78 条草案. 非班轮运输中的仲裁协议

229. 有与会者指出，第 78 条草案第 2 款含义不清，因为该条前导句、2(a)项和第 15 章其他各处均使用了“仲裁协议”的提法，而 2(b)项却使用了“仲裁条款”的提法。还有与会者称，这方面不很明确可能是由于不同的法域对“仲裁协议”和“仲裁条款”有着不同的解释。对此，据答复指出，贸易法委员会各项文书均力求确保用语前后一致，“仲裁协议”是指双方当事人在争议发生的前后根据合同条款或另行约定达成仲裁协议，而“仲裁条款”是指仲裁协议中所列的具体合同条款。

230. 有与会者进一步解释道，第 78 条草案第 1 款无意适用于租船合同，而该条第 2 款则意在包括已通过提及方式纳入租船合同条款的提单。此外，第 78 条草案 2(b)项的提法意在列入一个先决条件，要求必须有具体的仲裁条款，光是提及租船合同一般条款和条件还不够。

231. 为了澄清这项条文，据建议，可以将第 2 款大致改拟如下：

“2. 虽有本条第 1 款的规定，运输单证或者电子运输记录由于适用第 7 条而适用本公约的，其中的仲裁协议仍受本章的管辖，除非此种运输单证或者电子运输记录：

“(a) 载明了由于适用第 6 条而被排除在本公约适用范围之外的租船合同或其他合同的各方当事人和日期；

“(b) 以提及方式纳入并具体指明了租船合同或其他合同中载有仲裁协议内容的条款。”

232. 在作了内容大致如上的澄清之后，委员会核准了第 78 条草案的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 79 条草案. 争议产生后的仲裁协定

233. 有与会者询问，对选择适用关于仲裁的第 15 章而同时选择不适用关于管辖权的第 14 章的缔约国，又将如何适用第 79 条草案。对此，据答复指出，可能作出的解释将是提及第 14 章并无任何意义，但将其列入案文也无害处。不过，另据指出，不可能出现缔约国选择适用第 15 章而又选择不适用第 14 章的情况，因为这两章是补充性的，仲裁条文尽管不会改变既有仲裁机制，但仍然可以经诉诸仲裁而防止绕开关于管辖权的条文。

234. 委员会核准了第 79 条草案的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 80 条草案. 第 15 章的适用

235. 委员会核准了第 80 条草案的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 16 章. 合同条款的有效性

第 81 条. 一般规定

236. 有与会者认为，托运人对违反公约草案下义务的赔偿责任不享受金额上限，与承运人的赔偿责任不同，第 61 和 62 条草案规定了承运人的赔偿责任限额。为使承运人和托运人之间的权利和义务更加平衡，建议第 81 条草案至少应当允许运输合同的当事人商定托运人的赔偿责任限额，而商定托运人的赔偿责任限额在目前还不可能。为此，提议对本条草案第 2 款作如下修正：

“2. 除非本公约另有规定，运输合同中的条款，凡有下列情形之一的，一概无效：

“(a) 直接或者间接，排除、减少或者增加托运人、收货人、控制方、持有人或者单证托运人在本公约下所承担的义务；

“(b) 直接或间接，排除、减少或者增加托运人、收货人、控制方、持有人或者单证托运人对违反本公约下任何义务所负的赔偿责任。

“但是，运输合同可以就托运人、收货人、控制方、持有人或者单证托运人对违反义务所负的赔偿责任限额作出规定，前提是索偿人没有证明，违反义务所造成的损失是由于声称有权限制赔偿责任的人本人故意造成此种损失的作为或者不作为所导致的，或者是明知可能产生此种损失而

轻率地作为或者不作为所导致的。”

237. 据解释说，在拟订公约草案期间，工作组未能就限制托运人赔偿责任的公式或方法达成一致。但是，由于第 61 和 62 条草案规定了承运人的赔偿责任限额，事实上承运人的境况要比托运人有利。提议的修正允许以合同方式限制托运人的赔偿责任，从而在某种程度上纠正了上述情况。建议将第 81 条草案 2(a) 项和 2(b) 项中“限制”一词应改为“减少”，以便更好地顾及上述提议所载添加项中设想的合同自由。添加的案文还转载了第 63 条草案的某些措辞，以便规定在什么条件下合同中对托运人义务的限制是不可执行的，这些条件与承运人将失去公约草案所规定赔偿责任限额的好处的条件相对应。据指出，这种添加足以处理可能提出的关切，即在托运人的轻率行为（例如，没有提供货物危险性信息）造成人员伤害或者船舶或其他货物损失的情况下，托运人开脱责任条款可能使承运人不能得到任何救济。

238. 有与会者支持该提议，认为该提议改进了承运人和托运人之间权利和义务的平衡。指出承运人的赔偿责任始终以过失为基础，托运人则不然，托运人可能要承担严格的赔偿责任，例如根据第 32 和 33 条草案的规定。但是，有与会者指出无限严格赔偿责任的概念在许多法律制度中并不常见。由于工作组不可能确立托运人的赔偿责任限额，公约草案至少应当允许各方当事人通过合同来确立。进一步指出，这种可能性将使托运人能够以更加可预见的条件获得赔偿责任保险。

239. 但是，也有与会者强烈反对提议的修正。指出托运人和承运人减损公约草案中管辖其相互义务和义务的条款的适当方式是根据第 82 条在批量合同中就偏离事宜达成一致。不过，指出即使是在第 82 条的范围内，公约草案中有许多条款是各方当事人不能偏离的。这些所谓的“超强制性”条款包括，例如承运人在第 15 条草案下的义务，托运人在第 30 和 33 条下的义务。如果即使在个别谈判的批量合同中合同自由也须服从限额的话，那么在第 82 条草案所设想的额外保护不适用的通常情况下就更有理由将合同自由排除在外了。

240. 还有与会者指出，在实践中托运人因其赔偿责任以未能履行公约草案下的义务所造成的损害额为限而受到保护，不致遭到过多索赔。但是，作为一项立法政策，不应当允许托运人在公约草案规定托运人赔偿责任的情形下拒绝赔偿责任，因为违反托运人的某些义务，特别是涉及危险货物的情况下，可能造成或促成对第三方当事人的损害，或者危及人身性命和安全。目前，班轮运输中多数杂货是装在封闭的集装箱内交给承运人的，由于托运人提供错误信息而致不当操作危险货物所涉风险必须充分估计。运输安全要求托运人严格遵守其向承运人提供充分的货物信息的义务。

241. 也有与会者从提议的修正声称实现的利益平衡的角度对它提出批评。还指出假定承运人相对于托运人总是处于强势地位是错误的。目前，大量运输是大型跨国公司或中间人安排的，它们经常能够将自己的条件强加于承运人。第 82 条草案提供了商业上可以接受的偏离机制，但须服从一些条件，并作为一项公共政策遵守一些基本义务。有些与会者赞成找到允许小托运人通过合同得到某种救济的机制。但是，多年来一直在讨论可能从法律上限制托运人的赔偿责

任，但是都没有成功，不管是在工作组内还是以以前的种种努力，如《汉堡规则》的谈判。还有与会者认为，提供在合同中加以限制的可能性在实践中是不够的，因为小托运人很少能够得到个别谈判的运输单证。

242. 在审议上述所有意见之后，委员会决定核准第 81 条草案，将其交给起草小组处理。

第 82 条草案. 关于批量合同的特别规则

243. 有与会者对第 82 条草案中有关批量合同的规定表示关切。一代表团重申其强烈反对按目前的写法纳入第 82 条草案的一贯立场。特别是指出，对于公约草案所确立的强制性制度，目前的草案案文所允许的豁免范围太广。因为据认为，许多货物运输合同都可能属于批量合同的定义，所以担心对公约草案中的义务所作的减损范围将是广泛的，可能对较小的托运人造成不利的影响。另据认为，这一结果将会破坏公约草案旨在协调有关国际货物运输法律的主要目标。据建议，可采用的缩小规定范围的补救办法可以是限制“批量合同”的定义（见上文第 32 段），并进一步保护运输合同弱小当事人，办法是要求修订第 82 条草案 2(b)项关于批量合同单独协商订立或者明确指出合同中载有任何背离内容的部分这一规定，将之改为“并联”而不是“或者”的关系。委员会中一些与会者对此立场表示支持。还有与会者提议允许各国对第 82 条草案提出保留。

244. 与会者也就第 82 条草案关于批量合同的规定可能对小型班轮承运人带来的影响表示了同样的关切。在这方面，与会者指出，这种承运人面对大型托运人将没有足够的谈判能力，这类承运人的处境将是不得不接受非常不利的条件，而在同样情况下，批量合同则允许背离公约草案的强制性规定。

245. 与会者提醒委员会，除工作组先前已作出努力调整第 82 条草案案文以确定对谈判能力弱小的当事人给予保护外，甚至最近还在工作组最后一届会议上就案文草案增加了保护性规定。特别是，据指出，出席工作组最后一届会议的代表团通过增加 2(c)和(d)项而成功修订了条文草案的案文。据指出，在这样做时，工作组达成了许多代表团都可以接受的折衷方案，这些代表团曾经对保护谈判能力弱小的当事人表示出关切（见 A/CN.9/645，第 196-204 段）。委员会中有与会者表示支持应当维持所达成的折衷方案。

246. 委员会核准了第 82 条草案的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 83 条. 关于活动物和某些其他货物的特别规则

247. 为使该条草案案文与第 63 条草案第 1 款条文相一致，会议商定在(a)项“明知”一词前添加“故意造成此种货物灭失、损坏或者迟延损失的作为或者不作为所导致的，或者是”。

248. 在作出上述修正的前提下，委员会核准了第 83 条草案，将其交给起草小组处理。

第 17 章. 本公约不管辖的事项

第 84 条. 管辖其他运输方式货物运输的国际公约

249. 有与会者指出, 第 84 条草案仅允许继续适用在公约草案生效时已经实施中的管辖陆路、内河航道或航空单一方式货物运输的各项国际公约。有与会者说这种解决办法范围过窄。公约草案应当明确服从于未来对现行公约的修正以及关于陆路、内河航道和航空货物运输的新公约。在这方面, 有与会者指出, 最近在欧洲经济委员会的主持下通过了《公路货物运输合同公约》(“《公路货运公约》”)的补充议定书, 其中涉及电子形式的托运单, 这类修正在国际运输领域是常见的。例如, 《国际铁路运输公约》以及载有《国际铁路货物运输合同统一规则》的该公约的附录 B (“《铁路货运合同统一规则-铁路运输公约》”)就有一个修正程序, 因此 1980 年的公约 (“《铁路运输公约》”)已经由 1999 年的修正版取代。此外, 公约草案还应当允许适用将来关于多式联运合同的任何公约。有与会者说, 公约草案的各项条款主要是为海上运输制定的, 因此为其他运输方式的有关法律的未来发展留出余地是明智的。

250. 有与会者提出删除“公约生效时已生效的”。一些与会者赞成上述建议。尽管有与会者说, 提及经补充议定书修正的现行国际公约可以说是暗含了这些现行公约的补充议定书, 但有意见认为, 公约草案不应当排除在该条草案所设想的单一方式运输公约以外制定新文书的可能性或者制定新文书取代这些公约的可能性。有与会者建议, 这样做的办法有二, 一是扩大本条草案的范围, 二是通过列明缔约国可获准提出的适当保留。

251. 但对于公约草案还应当保持适用关于可能具有多式运输特点的其他运输方式的未来公约这一建议, 有与会者表示强烈反对。所协商的公约草案的目的就是涵盖门到门运输, 这在大多数情形下意味着“海运加其他方式”的运输。如果将来有任何文书涵盖基本上与之相同的运输类型, 而公约草案也须服从, 则公约草案的目的将会落空。

252. 关于第 84 条对其中提及的各项公约的未来修正产生的影响问题, 与会者意见不一。一方面, 有与会者主张, 该条草案还应当包含对现行公约的未来修正, 如果目前的案文不允许, 则可能需要改写本条草案。有与会者对此表示支持。而另一方面, 有与会者辩称, 公约草案不应当对这些公约的未来修正给予无限制的优先。修正议定书可能会扩大现行公约的适用范围, 使有关公约可能在第 84 条草案所没有提及情形下适用于多式联运。第 27 条草案适当处理了事发地确定的损坏这一敏感问题, 其中已经设想了未来对单一方式运输公约的修正, 因而包含了未来可能对赔偿责任限额作出的调整等等。

253. 鉴于与会者对此问题的意见相互冲突, 委员会商定暂缓审议该条草案。

254. 经过非正式磋商, 提议在该条草案前导句末尾添加以下词语: “包括今后对此种公约的任何修正”。以添加这段词语为前提, 委员会核准了第 84 条草案, 将其交给起草小组处理。

第 85 条草案. 赔偿责任总限制

255. 有与会者问第 85 条草案是否必要，对此有与会者指出，该条草案的目的是解决下述情形：即公约草案所规定的承运人同时也是 1976 年《海事索赔赔偿责任限制公约》（《海事赔偿责任公约》）所规定的船舶所有人，该公约规定对该所有人的分别索赔合计不得超过赔偿责任总限额。这样，例如，如果在一次重大事故中，船上的货物全部灭失，则货物索赔人可能有权提出不超过一定额度的分别索赔，但如果全部索赔的合计价值超过了其他适用公约所规定的赔偿责任总限制，则可能要降低分别索赔额。《海事索赔赔偿责任限制公约》《海事赔偿责任公约》或国内法等规定的赔偿责任总限制是一个重要因素，其目的是提供国际海上运输中的可预见性，因此不应受公约草案的影响。

256. 有与会者认为，“船舶所有人”一词不够明确，而且限制性可能过强，因为《海事索赔赔偿责任限制公约》《海事赔偿责任公约》等还规定了对租船人和运营人的索赔总限额，一些与会者对此表示赞成。有与会者提出了澄清案文的建议，即不提及“船舶所有人”，而改为提及规范“海事赔偿”责任总限制的国际公约或国内法。另一种建议是，以“相应文书所定义的”一语来限定“船舶所有人”。

257. 但上述两条建议均未得到足够的支持。有与会者指出，该条草案仅允许继续适用其他文书，但没有贸然限定这些文书所适用的当事人的类别。将“船舶所有人”改为提及“海事赔偿”的内容也不恰当，因为该条草案还允许适用内河航运船舶所有人的赔偿责任总限制规则，而不仅仅是远洋船舶所有人的赔偿责任总限制规则。

258. 委员会核准了第 85 条草案，将其交给起草小组处理。

第 86 条草案. 共同海损

259. 有与会者建议添加“共同海损”一词的定义，但没有得到支持，不过委员会一致认为，应当对不同语文文本进行审查以确保译文恰当。

260. 委员会核准了第 86 条草案，将其交给起草小组处理。

第 87 条草案. 旅客和行李

261. 委员会核准了第 87 条草案的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 88 条草案. 核事故造成的损害

262. 在请秘书处查明该条所列各项核公约的现状之后，委员会核准了第 88 条草案的实质内容，将其交给起草小组处理。

第 18 章. 最后条款

第 89 条草案. 保存人

263. 委员会核准了第 89 条草案的实质内容, 将其交给起草小组处理。

第 90 条草案. 签署、批准、接受、核准或者加入

264. 关于第 90 条草案, 有与会者提醒委员会注意荷兰交通部长、鹿特丹市市长和鹿特丹港务管理局执行理事会联合发出的一项邀请, 诚请各国于 2009 年 9 月前往鹿特丹参加为庆祝公约草案通过而举办的活动(见附件二)。此外, 若经联合国大会批准, 这次鹿特丹活动可能包括一项公约草案签字仪式—如果公约草案获得通过的话。根据设想, 此次活动还包括在贸易法委员会和国际海事委员会主持下举行的一次讨论会。委员会获悉, 荷兰政府准备承担在联合国办公楼区以外举行签字仪式可能花费的额外费用, 因此组织拟举办的活动和签字仪式无需联合国预算提供额外资源。

265. 委员会以鼓掌方式接受了在荷兰鹿特丹举办这项活动的提议。委员会对荷兰政府和鹿特丹港市慷慨表示主办这一活动表示感谢。

266. 有与会者指出, 鉴于委员会对应邀出席在荷兰鹿特丹举行的签字仪式作出了强烈的积极响应, 因此可以调整第 90 条草案的案文, 将鹿特丹列为公约草案在短期内开放供签署的地点, 然后可将该文书在联合国纽约总部开放更长时间供进一步签署。该建议获得了广泛支持, 委员会同意删除“自[...]年[...]月[...]日至[...]日在[...]开放供各国签署, 随后”一语外面的方括号, 以及“在”字后面的方括号, 并在该字后添加“荷兰鹿特丹”几个字。

267. 在该条草案“在”字后面的空白处添加“荷兰鹿特丹”几个字并删除上文指明的方括号后, 委员会核准了第 90 条草案的实质内容, 将其交给起草小组处理。

第 91 条草案. 退出其他公约

268. 委员会核准了第 91 条草案的实质内容, 将其交给起草小组处理。

第 92 条草案. 保留

关于第 92 条草案的提议

269. 与会者重申了对公约草案案文的一些关切。有与会者提醒委员会注意, 曾经提出的一项关切是认识到公约草案没有处理与部分在陆上、内河航道和空中进行的运输有关的具体问题。在这方面举出了一些例子, 例如第 18 条草案第 3 款没有考虑到非海上突发事件, 如船只以外的运载工具上发生的火灾, 第 26 条草案没有述及在敞蓬公路货运车辆中运输货物的情形等。此外, 据指出, “批

量合同”一词的定义没有涉及合同就进行多次公路运输但只有一次海上运输作出规定的情形。

270. 除了所认识到的这些在处理非海上运输方面存在的缺陷外，与会者还指出，没有理由将公约草案适用于内陆运输段长于海上运输段的情形，特别是损坏发生地不确定的情况下承运人的赔偿责任限额低于《公路货物运输合同公约》（“《公路货运公约》”）、《国际铁路运输公约》（“《铁路运输公约》”）或《蒙特利尔公约》所规定限额的情形。另据指出，第 27 条草案规定由托运人承担判定何时可以认为灭失或损坏发生地已经确定的举证责任，这不公平。还有一项关切是，在其他公约规定的时效不到两年的情况下，如果承运人可以证明发生损坏的陆上运输段适用规定时效较短的另一公约，则这对依赖公约草案所规定的两年时效规则的托运人不利。所提出的关切还有，公约草案没有规定可对进行公路或铁路运输的承运人提起直接诉讼，也不允许当事人选择不适用分段赔偿责任制度，而是根据第 81 条草案采用一种统一的赔偿责任制度。此外，据指出，公约草案由于其海运加其他运输段的性质，将会导致对多式联运合同适用的法律零散不整。

271. 为了解决所认识到的公约草案中存在的这些缺陷，与会者建议用以下案文取代第 92 条草案：

“第 92 条. 保留

“1. 任何国家可以在签署、批准、接受或者加入时，或在此后的任何时间，保留对规定海上运输和海上运输加其他运输方式的合同不适用本公约的权利。

“2. 不准许对本公约作出其他保留。”

272. 该建议获得了一些支持，特别是为了增加公约草案的灵活性，使更多国家能够批准。据指出，如果接受该建议，则关于海上运输的国际法律制度将得到更广泛的批准。这比以减少批准国数目为代价来实现更大程度的法律统一的做法更为可取。有些代表团尽管不赞成案文的当前措词，但赞成找到另一种可能的折衷办法，吸引更多国家批准公约。

273. 但有与会者对这一建议提出强烈反对。据称，公约草案的门到门性质是为了满足现代集装箱运输的商业需要，这是这一制度的一个基本特点，如果允许各国对公约草案的这种必不可少的部分作出保留，这无异于废除这一文书，使多年来为制定公约草案而进行的谈判、折衷和工作前功尽弃。据称，所建议的保留是试图重新讨论已经就公约草案的门到门性质所作的决定，并试图重新纳入强制性国内法概念，从而缩小公约草案的范围，而工作组已经审议并根据较为广泛的一致意见放弃了这种办法。据指出，管辖货物运输的国际规则需要统一，而这样诉诸国内法的举动有违这一需要，因而是危险的，会导致整个制度零散分裂，在适用规则问题上造成不协调和不透明。此外，还据指出，运输合同当事人始终有权通过谈判达成港到港协议而非门到门合同，而且在许多方面，公约草案已经将某些事项留给适用法处理，因而在某些方面为国内规则留

出了充分的空间。

274. 此外，还有与会者指出，据称提出该建议的原因是认识到公约草案中的一些问题，而这些问题已经得到工作组和委员会的细致审议，而且普遍意见并不认为在这些方面采取的解决办法不令人满意。有与会者坚持认为，采用所建议的保留将违背工作组在 2008 年 1 月达成的微妙平衡的折衷方案（见 A/CN.9/645，第 196-204 段）。在这方面，一些代表团也列举了目前措词下的公约在某些方面令其难以接受之处，包括第 18 条草案第 3 款等有争议的条文，有的甚至提到删去整章内容的请求，但这些代表团表示决心维持折衷协议的各项要素，并鼓励不愿放弃对公约草案的批评的代表团加入较为广泛的共识。有与会者强烈表示希望保留形成公约草案目前案文的各种折衷，以免对协议的一两点进行的调整会瓦解整个折衷，结果又要对许多有关问题重新展开讨论。因此，大多数与会者支持委员会保留第 92 条草案案文目前的措词。

关于第 92 条之二草案的建议

275. 对于为使公约草案到更广泛的核准而规定可提出保留以将公约草案的适用范围仅限于海上运输这一建议，一些代表团认为这种办法过于极端，因而表示反对，但仍有可能作出另一种折衷，因此有与会者提出了另一条建议。一些国家对国内法的适用和承运人赔偿责任限额问题提出了关切，为使这些国家能够批准公约案文，提出了以下新条款：

“第 92 条之二. 特别声明

“一国可依据第 93 条声明：

“(a) 本公约仅适用于海上运输；或者

“(b) 在本公约生效后不超过十年期间，以 1978 年 3 月 31 日在汉堡订立的《联合国海上货物运输公约》第 6 条 1(a)项规定的赔偿责任限额代替第 61 条第 1 款所规定的限额。这类声明必须列明上述两种限额。”

276. 有与会者赞成这一建议，指出拟议的第 92 条之二(a)项的用意是缩小所提出的保留建议（见上文第 271 段）的范围，以这种方式将公约的适用范围缩小到海上运输，争议性较小。此外，有与会者表示，拟议第 92 条之二(b)项可顾及对第 61 条草案目前的承运人赔偿责任限额表示关切的国家，因为其中使这些国家有机会采用《汉堡规则》中的承运人赔偿责任限额，并且又在 10 期年内“逐渐过渡”到遵守较高的限额。有与会者表示，这一办法可促使公约草案得到更为广泛的核准。

277. 虽然有一些与会者支持该建议，特别是该建议的(b)项，认为这是为得到更广泛的接受的创新办法，但委员会普遍认为，应当维持许多国家在 2008 年 1 月达成的折衷（见 A/CN.9/645，第 196-204 段），因而不可能采纳上述建议。此外，还有与会者再次对保留公约草案门到门性质的必要性提出关切，并认为核准该建议可能会产生所不希望的后果，造成整个折衷全盘瓦解，从而不得不重

新开始讨论各个代表团所关切的若干问题。

278. 委员会决定不在公约案文中添加新的第 92 条之二草案。

第 93 条草案. 声明的程序和效力

279. 第 93 条草案第 1 款的第二句要求其中所提及的声明，包括第 94 条草案第 1 款所设想的声明，应当在签署、批准、接受、核准或者加入时作出，而第 94 条草案第 1 款则允许缔约国在任何时间通过提出另一声明修改其依照该条所作的声明，据认为，因此第 93 条草案第 1 款的第二句似乎与第 94 条草案的第 1 款相矛盾，有与会者对这一看法表示支持。据指出，显而易见的矛盾之处并不局限于第 94 条草案第 1 款，还似乎存在于第 95 条草案第 2 款。据指出，为了使第 94 和 95 条草案设想的声明正常发挥效力，这些声明必须能够不定时加以修订，以便有关适用范围扩大至更多领土单位的信息或有关管辖权变更的信息能够传递给其他缔约国。

280. 为了消除所意识到的这种矛盾，委员会商定在第 93 条草案第 1 款第二句中的“声明”一词之前插入“初始”二字。在作出这一修订的前提下，委员会核准了该条草案，将其交给起草小组处理。

第 94 条草案. 对本国领土单位的效力

281. 据指出，在多领土单位国家，私法事项的立法权是分享的，因此第 94 条草案载有一项重要的规定，方便此等国家批准公约草案。为此，据指出，该条草案第 3 款涉及公约延及缔约国一些领土单位但并非全部领土单位时可能对公约的地理适用范围产生的影响。

282. 据进一步指出，第 3 款是以《联合国销售公约》第 93 条第 3 款中一项类似的规定为基础的。但据称，需对第 3 款再作一些细微调整，因为第 5 条草案规定的公约草案地理适用范围的定义比《联合国销售公约》中的定义更详细，而且不与“营业地”概念相关联。为解决这一问题，建议以大致如下的案文取代该条草案的第 3 款：

“由于根据本条规定提出声明，本公约适用于缔约国的一个或数个领土单位而不是全部领土单位的，为第 1 条第 28 款、第 5 条第 1 款、第 20 第 1 款(a)项和第 69 条第 1 款(b)项之目的，除非相关的关联因素位于适用本公约的一领土单位之内，否则该关联因素视为不在缔约国之内。”

283. 委员会普遍承认需要解决所发现的问题，但认为，也许最好避免在公约草案的具体条文中提及关联因素，因为至少就第 5 条草案而言，并不需要所有关联因素都在同一缔约国内才能导致适用公约草案。

284. 委员会核准了第 94 条草案的实质内容，将其交给起草小组处理，但要求其根据审议情况提出对第 3 款草案的一项备选案文。

第 95 条草案. 区域经济一体化组织的参与

285. 第 95 条草案第 3 款指出, 公约中对“一缔约国”或者“缔约国”的任何提及, 必要时同等适用于区域经济一体化组织, 有与会者表示认为, 这款规定似乎与第 1 款的最后一句相矛盾, 该句行文是, 当涉及本公约下缔约国数目时, 区域经济一体化组织内的成员国为本公约缔约国的, 该区域经济一体化组织不能另外算作一个缔约国。

286. 对此, 据答复指出, 第 3 款中的解释性条文十分有用, 因为在国际公法下, 国际组织一般不被视作等同于国家, 因而不一定被认为已被公约中提及的“缔约国”这几个字所涵盖。但是, 只要这些组织本身加入了公约, 则似宜酌情对其适用对缔约国所适用的其中一些规定, 例如, 关于声明的程序和效力的第 93 条草案。第 1 款的最后一句接着表明, 当涉及缔约国数目时, 区域经济一体化组织不算作“国家”, 例如在第 96 条第 1 款下, 就公约生效所需批准书的最低限度份数而言。据进一步指出, 类似于该条草案的规定已成为许多国际公约的惯例。

287. 委员会核准了第 95 条草案, 将其交给起草小组处理。

第 96 条草案. 生效

288. 委员会核准了第 96 条草案, 将其交给起草小组处理。

第 97 条草案. 修订和修正

289. 委员会核准了第 97 条草案, 将其交给起草小组处理。

第 98 条草案. 退出本公约

290. 委员会核准了第 98 条草案, 将其交给起草小组处理。

签署条款

291. 签署条款草案案文如下:

“[...]年[...]月[...]日订于[...], 正本一份, 阿拉伯文、中文、英文、法文、俄文和西班牙文文本同为作准文本。

“兹由经各国政府正式授权的下列署名全权代表签署本公约, 以昭信守。”

292. 委员会核准了签署条款的实质内容。

公约的标题

293. 委员会核准了公约草案的标题“全程或者部分海上国际货物运输合同公约”。

序言

294. 委员会审议了关于插入下述案文作为序言草案的提议：

“**本公约各缔约国**，

“**重申**相信在平等互利基础上发展国际贸易是促进各国之间友好关系的一个重要因素，

“**深信**通过逐渐协调统一国际贸易法，减少、消除国际贸易流通法律障碍，将大大促进所有国家在平等、公平和共同利益基础上的普遍经济合作，造福于各国人民，

“**承认** 1924 年 8 月 25 日在布鲁塞尔签署的《统一提单的若干法律规则的国际公约》及其各项修正议定书以及 1978 年 3 月 31 日在汉堡签署的《联合国海上货物运输公约》对协调海上货物运输法律的显著贡献，

“**考虑到**自两项公约通过以来的技术和商业发展以及对两项公约进行更新和整合的必要性，

“**注意到**托运人和承运人无法利用一个普遍、有约束力的制度，为涉及各种运输方式的运输合同的运作提供支助，

“**相信**采用统一规则，对全程或者部分海上国际运输合同进行规范，将促进法律确定性，提高国际货物运输效率，便利过去相距遥远的当事人和市场获得新的准入机会，从而对促进国内、国际贸易和经济发展发挥极其重要的作用，

“**兹商定如下：**”

295. 委员会商定删除序言草案第三段中“议定书”之前的“修正”一词。委员会还同意将第四段中“更新和整合”两词的顺序相互颠倒。委员会进一步商定在第五段中的“运输”一词之前插入“海上”一词，并将同一段中的“各种”改为“其他”。

296. 在作出上述修正的前提下，委员会核准了序言草案的实质内容，将其交给起草小组处理。

C. 起草小组报告

297. 委员会请秘书处设立的起草小组对决议草案进行审查，以确保各种语文文本的一致性。委员会在结束对决议草案的审议之后审议了起草小组报告，并核准了公约草案。委员会请秘书处在大会通过公约草案的案文之前，从纯语言和编辑的角度对其进行审查。

D. 委员会的决议和对大会的建议

298. 委员会在 2008 年 7 月 3 日第 887 次会议上以协商一致方式通过了下述决定

和对大会的建议：

“联合国国际贸易法委员会，

“回顾委员会在其 2001 年和 2002 年第三十四届和第三十五届会议上曾委托第三工作组（运输法）编拟一份关于涉及海运段的门到门运输业务的国际法律文书，

“注意到工作组从 2002 年到 2008 年召开了十三届会议专门拟订全程或者部分海上货物运输公约草案，

“在其 2008 年第四十一届会议上审议了全程或者部分海上国际货物运输合同公约草案的条款，

“注意到曾经邀请所有国家和有关的国际组织在工作组的所有届会上并在委员会第四十一届会议上作为成员或作为观察员参加公约草案的拟订并给予了发言的充分机会，

“还注意到公约草案的案文已在委员会第四十一届会议之前分发给作为观察员应邀出席委员会和工作组各次会议的各国政府和各国际组织征求意见，而且这些意见已提交委员会第四十一届会议（A/CN.9/658 和 Add.1-14），

“认为公约草案已经得到充分审议并已达到可为各国普遍接受的成熟水平，

“注意到在门到门合同下实施运输特别是集装箱化货物运输的情形很多并且在不断增多，

“深信涉及海上航程的门到门运输业务规则的现代化和协调，将减少国际贸易流通的法律障碍，促进所有国家在平等、公平和共同利益的基础上开展贸易，从而大大有助于和谐国际经济关系的建立，造福各国人民，

“表示赞赏国际海事委员会在公约草案编拟期间提出的建议，

“1. 向大会提交本报告附件一所载全程或者部分海上国际货物运输合同公约草案；

“2. 建议大会结合委员会及其第三工作组（运输法）对公约草案进行的广泛审议情况审议公约草案，以期在其第六十三届会议上根据委员会核准的公约草案通过一项联合国全程或者部分海上国际货物运输合同公约，并批准[于 2009 年尽早]在荷兰鹿特丹举行签署仪式，届时公约将开放供各国签署。”

四. 采购：第一工作组进度报告

299. 委员会在其分别于 2003 和 2004 年举行的第三十六届和第三十七届会议上，根据秘书处的说明（A/CN.9/539 和 Add.1 以及 A/CN.9/553）审议了⁷对《贸

⁷ 《大会正式记录，第四十九届会议，补编第 17 号》和更正（A/49/17 和 Corr.1），附件一。

易法委员会货物、工程和服务采购示范法》及其《颁布指南》⁸的可能增补问题。⁹委员会第三十七届会议一致认为，增订《示范法》大有好处，可反映新的惯例，特别是由于在公共采购中使用电子通信而形成的惯例，以及在利用《示范法》作为基础进行公共采购法律改革方面所取得的经验和其他可能的问题。委员会决定将起草《示范法》修订建议的工作交给其第一工作组（采购）进行，并请工作组在履行任务时灵活从事，以便确定拟在其审议中予以处理的问题。委员会指出，在增订《示范法》时应当谨慎从事，以免背离《示范法》的基本原则，而且也不要对一些已证明有益的条款加以修改。¹⁰

300. 工作组在其第六届会议（2004年8月30日至9月3日，维也纳）上依照上述任务授权开始了其工作。工作组在该届会议上决定在其今后的届会上按顺序继续深入审议秘书处的说明（A/CN.9/WG.I/WP.31和A/CN.9/WG.I/WP.32）¹¹中建议的各项议题（A/CN.9/568，第10段）。

301. 委员会于2005和2006年举行的第三十八届和第三十九届会议注意到工作组第六届会议（2004年8月30日至9月3日，维也纳）、第七届会议（2005年4月4日至8日，纽约）、第八届会议（2005年11月7日至11日，维也纳）和第九届会议（2006年4月24日至28日，纽约）的报告（A/CN.9/568、A/CN.9/575、A/CN.9/590和A/CN.9/595）。委员会第三十九届会议建议工作组在增订《示范法》和《指南》时，应顾及利益冲突问题，并考虑是否应在《示范法》中拟订有关这一问题的任何具体条文。¹²

302. 委员会第四十届会议收到了工作组第十届会议（2006年9月25日至29日，维也纳）和第十一届会议（2007年5月21日至25日，纽约）的报告（A/CN.9/615和A/CN.9/623）。¹³委员会获悉，工作组继续审议了以下议题：(a)电子通信手段在采购过程中的使用；(b)采购相关信息发布的各个方面，包括对《示范法》第5条的修订和近期采购机会的发布；(c)称作电子逆向拍卖的采购手段；(d)异常低价竞标；(e)称作框架协议的订约方法。

303. 委员会本届会议注意到工作组第十二届会议（2007年9月3日至7日，维也纳）和第十三届会议（2008年4月7日至11日，纽约）的报告（A/CN.9/640和A/CN.9/648）。

304. 工作组在第十二届会议上通过了其审议工作时间表，后来在第十三届会议上对该时间表作了修订（A/CN.9/648，附件），并一致同意定期提请委员会注意最新的时间表。

⁸ 联合国出版物，出售品编号：E.98.V.13。

⁹ 《大会正式记录，第五十八届会议，补编第17号》（A/58/17），第225-230段，同上，《第五十九届会议，补编第17号》（A/59/17），第79-82段。

¹⁰ 同上，《第五十九届会议，补编第17号》（A/59/17），第81-82段。

¹¹ 同上，《第六十届会议，补编第17号》（A/60/17），第171段。

¹² 同上，《第六十一届会议，补编第17号》（A/61/17），第192段。

¹³ 同上，《第六十二届会议，补编第17号》（A/62/17），第一部分，第166-169段。

305. 工作组第十三届会议根据秘书处的说明（A/CN.9/WG.I/WP.52 和 Add.1 以及 A/CN.9/WG.I/WP.56）中所载的起草材料，深入审议了框架协议问题，并商定将这些文件中提议的两种办法加以结合，以便《示范法》在分别述及每一种框架协议独特特点的同时，酌情述及各种框架协议的共同特点，从而除其他外避免不必要的重复。

306. 在该届会议上，工作组还讨论了供应商名单问题，对这个问题的审议以工作组以往关于这一主题的审议概要为基础（A/CN.9/568，第 55-68 段，A/CN.9/WG.I/WP.45 和 Add.1）。工作组决定，《示范法》将不涉及这个议题，原因将在《颁布指南》中加以说明。

307. 委员会赞扬工作组和秘书处在工作组工作中取得的进展，重申支持正在进行的审查并支持在《示范法》中列入新的采购做法和手段。委员会请工作组快速完成这项工作，以便能够在合理时间内对经修订的《示范法》及其《颁布指南》进行最后审定和通过。（关于工作组今后两届会议的情况，见下文第 397 和 398 段。）

五. 仲裁和调解：第二工作组进度报告

308. 委员会回顾，其 2006 年第三十九届会议商定第二工作组（仲裁和调解）应当对《联合国国际贸易法委员会仲裁规则》（《贸易法委员会仲裁规则》）进行修订。

309. 委员会该届会议注意到，作为贸易法委员会在仲裁领域拟定的一份早期文书，《贸易法委员会仲裁规则》被广泛公认为一份十分成功的文本，获得了许多仲裁中心的采纳，并被用于多种情况，例如投资人与国家的纠纷。考虑到《贸易法委员会仲裁规则》已经取得的成功和地位，委员会普遍认为，对《规则》所作的任何修订都不应改变该文本的行文结构、其精神和文体，并且应尊重该文本的灵活性，而不是令其更为复杂。有与会者建议，工作组应当认真确定《贸易法委员会仲裁规则》修订稿需要论及的议题清单。¹⁴

310. 委员会在 2007 年第四十届会议上注意到，《贸易法委员会仲裁规则》自 1976 年通过以来从未进行过修订，审查工作应力求使《规则》符合时代的要求，提高仲裁工作的效率。委员会普遍认为，工作组以保持《贸易法委员会仲裁规则》原有行文结构和精神不变为己任给工作组迄今的审议工作提供了有益的指导，并应当继续成为工作组工作的指导原则。¹⁵

311. 在该届会议上，委员会注意到，同按具体情况分别处理的做法相比，工作组广泛支持力求确定适用于各类仲裁的共同标准而不论纠纷标的的通用做法。但委员会也注意到，关于经修订的《贸易法委员会仲裁规则》应当在多大程度上包括关于投资人与国家之间的纠纷解决或常设机构仲裁的更具体条文的问题

¹⁴ 同上，《第六十一届会议，补编第 17 号》（A/61/17），第 184 段。

¹⁵ 同上，《第六十二届会议，补编第 17 号》（A/62/17），第一部分，第 174 段。

题，仍有待工作组在今后的届会上审议。¹⁶

312. 委员会本届会议收到了工作组第四十七届会议（2007年9月10日至14日，维也纳）和第四十八届会议（2008年2月4日至8日，纽约）的报告（A/CN.9/641和A/CN.9/646）。委员会赞扬工作组在修订《贸易法委员会仲裁规则》方面取得的进展，并赞扬秘书处为工作组编写的高质量文件。

313. 委员会注意到工作组第四十八届会议讨论了经修订的《贸易法委员会仲裁规则》应在多大程度上顾及投资人与国家之间的纠纷解决或常设机构仲裁的问题。委员会注意到工作组决定继续进行其关于修订通用形式的《贸易法委员会仲裁规则》的工作，并请委员会指明工作组在完成其目前关于《规则》的工作之后是否应当更深入地审议以条约为基础的仲裁的特殊性，以及如果应当审议的话，该项工作应当采取什么形式（A/CN.9/646，第69段）。

314. 委员会经讨论后一致认为，《贸易法委员会仲裁规则》本身列入关于以条约为基础的仲裁的特定条文是不可取的，工作组今后可能不得不就投资人和国家之间的纠纷所进行的任何工作不应耽误通用形式的《贸易法委员会仲裁规则》修订工作的完成。关于时间安排，委员会一致认为，投资人与国家之间以条约为基础的仲裁透明度问题值得在今后加以审议，并应在目前修订《贸易法委员会仲裁规则》的工作完成之后立即作为一个优先事项进行。关于今后这类工作的范围，委员会以协商一致方式就确保投资人与国家之间纠纷解决透明度问题的重要性达成共识。有一个代表团提交了关于这一问题的书面意见（A/CN.9/662），此外还有人代表秘书长人权和跨国公司及其他商业企业问题特别代表作了发言。委员会认为，如工作组第四十八届会议所指出的（A/CN.9/646，第57段），透明度问题作为投资人与国家之间仲裁的一个可取目标，应在今后的工作中加以处理。关于今后的任何工作成果可能采取的形式，委员会注意到工作组在以条约为基础的仲裁领域设想了各种可能性（同上，第69段），包括编拟示范条款、特定规则或准则、通用形式的《贸易法委员会仲裁规则》附件、单独的仲裁规则或供在特定条约中采用的任择条款等文书。委员会认为就以条约为基础的仲裁方面未来文书的形式作出决定还为时过早，并认为在这方面应留给工作组广泛的酌处权。为了便利工作组在今后届会上审议以条约为基础的仲裁透明度问题，委员会请秘书处在资源允许的情况下开展初步研究，并汇编关于当前做法的资料。委员会促请成员国向秘书处提供广泛信息，介绍各自在投资人与国家之间仲裁透明度方面的做法。据强调指出，在组成参加专门讨论这一工作的工作组届会的代表团时，成员国和观察员应力求在条约法和投资人和国家之间以条约为基础的仲裁方面达到最高专业水准。

315. 委员会希望工作组完成修订通用形式的《贸易法委员会仲裁规则》的工作，以便可在2009年委员会第四十二届会议上最后审查并通过经修订的《规则》。

316. 关于今后在解决商业纠纷领域开展的工作，委员会回顾，工作组应当根据

¹⁶ 同上，第175段。

委员会第三十九届会议的决定，在其议程上保留可否仲裁问题和网上解决纠纷问题。（关于工作组今后两届会议的情况，见下文第 397 和 398 段）。

六. 破产法

A. 第五工作组进度报告

317. 委员会回顾，在 2006 年第三十九届会议上，委员会一致认为：(a)在对待破产集团公司的专题上已取得充分进展，完全可以交给第五工作组（破产法）在 2006 年审议，应使该工作组在就其今后工作范围和应采取的形式向委员会提出适当建议方面具有灵活性，但将视对工作组就该专题下查明的问题所提出解决办法的实质内容而定；(b)启动后融资一开始就应视为就集团公司破产开展工作的一个组成部分，应使工作组在审议关于该专题其他方面工作的任何建议方面具有充分的灵活性。

318. 委员会赞赏地注意到，如工作组第三十三届会议（2007 年 11 月 5 日至 9 日，维也纳）和第三十四届会议（2008 年 3 月 3 日至 7 日，纽约）的报告（A/CN.9/643 和 A/CN.9/647 号文件）所反映，工作组在审议对待破产集团公司问题上取得了进展，委员会称赞秘书处为这些会议编写的工作文件和报告。¹⁷

B. 促进跨国界破产程序中的合作和协调

319. 委员会回顾，在 2006 年第三十九届会议上，委员会一致认为应当与法官和破产从业人员进行协商，以非正式方式推动初步开展将关于跨国界破产协议谈判和使用方面实际经验的资料汇编成册的工作，并将这项工作的初步进度报告提交委员会 2007 年第四十届会议进一步审议。¹⁸委员会第四十届会议第一部分会议（2007 年 6 月 25 日至 7 月 12 日，维也纳）审议了反映跨国界破产协议谈判和使用方面经验的初步报告（A/CN.9/629），并强调了促进破产案件中的跨国界合作的切实重要性。委员会对跨国界协议破产协议谈判和使用方面实际经验汇编工作取得的进展表示满意，并重申应通过同法官、从业人员和其他专家协商，继续非正式地开展这项工作。¹⁹

320. 在本届会议上，委员会收到了秘书处的一份说明，其中报告了这项工作的进一步进展情况（A/CN.9/654）。委员会注意到，已与法官和破产从业人员进行进一步协商，秘书处编写了一套实际经验汇编，其行文结构是围绕提交委员会的上一份报告附件中所列的内容提纲编排的（A/CN.9/629）。由于时间和翻译上的局限，该汇编未能提交给委员会本届会议。

321. 委员会对跨国界破产协议谈判和使用方面实际经验汇编工作取得的进展表

¹⁷ 同上，第 209(a)和(b)段。

¹⁸ 同上，《第六十一届会议，补编第 17 号》（A/61/17），第 209(c)段。

¹⁹ 同上，《第六十二届会议，补编第 17 号》（A/62/17），第一部分，第 190 和 191 段。

示满意。委员会决定该汇编应作为工作文件，提交第五工作组（破产法）第三十五届会议（2008年11月17日至21日，维也纳）供初步讨论。然后，第五工作组可以决定在2009年4月和5月其第三十六届会议上继续讨论该汇编，并向委员会2009年第四十二届会议提出建议，同时牢记基于跨国界破产协议的协调与合作对于寻求国际上对待破产企业集团的解决办法可能具有非常重要的意义。委员会决定制订2009年第四十二届会议工作计划，以便使其能够在必要时专门花时间讨论第五工作组的建议。（关于委员会第四十二届会议会期的决定，见下文第395段。）（关于委员会就第四工作组（担保权益）关心的破产事项所作的结论，见下文第326段）。

七. 担保权益：第六工作组进度报告

322. 在其第四十届会议第一部分会议（2007年6月25日至7月12日，维也纳）上，委员会审议了秘书处题为“今后就知识产权担保权而可能开展的工作”的说明（A/CN.9/632）。²⁰该说明顾及知识产权担保权专题讨论会（2007年1月18日和19日，维也纳）达成的结论，该专题讨论会由秘书处与世界知识产权组织合作举办，在讨论会期间，有些与会者就为解决知识产权融资特定问题而对担保交易立法指南草案（“指南草案”）的必要调整提出了一些建议。²¹

323. 在该届会议上，委员会注意到，公司财富中有相当一部分为知识产权。委员会还注意到，许多国家根据其既有制度而对担保交易法和知识产权法所作的协调不够完备，无法照顾到将知识产权用作信贷担保的融资做法。此外，有与会者指出，对于为满足知识产权相关融资做法的需求而必须作出的调整，立法指南草案没有向各国提供充分的指导。而且，有与会者称，为确保立法指南草案在这方面提供完备详尽的指导，应当尽快开展这项工作。²²为充分指导各国对本国法律作出必要调整以避免担保融资法和知识产权法之间出现任何不一致之处，委员会决定委托第六工作组（担保权益）编写一份立法指南草案中专门针对知识产权担保权的附件（“指南附件”）。²³

324. 在其第四十届会议续会（2007年12月10日至14日，维也纳）上，委员会本着将随后编写指南附件的谅解最后审定并通过了《贸易法委员会担保交易立法指南》。²⁴

325. 在其本届会议上，委员会收到了第六工作组关于其第十三届会议（2008年

²⁰ 同上，第155段。

²¹ 贸易法委员会关于担保交易：知识产权担保权益问题的第二次国际专题讨论会于2007年1月18日和19日在维也纳举行；专题讨论会详情见贸易法委员会网站（<http://www.uncitral.org/uncitral/en/commission/colloquia/2secint.html>）。

²² 《大会正式记录，第六十二届会议，补编第17号》（A/62/17），第一部分，第156段。

²³ 同上，第157和162段。

²⁴ 同上，第二部分，第99和100段。

5月19日至23日，纽约)工作情况的报告(A/CN.9/649)。委员会满意地注意到，该届会议以秘书处题为“知识产权担保权”的说明(A/CN.9/WG.VI/WP.33和Add.1)为基础在初步讨论期间取得良好进展，从而使工作组得以请秘书处编写《指南》关于知识产权担保权的附件草案初稿(A/CN.9/649，第13段)。

326. 委员会还注意到，对于破产对知识产权担保权的影响所涉某些事项(见A/CN.9/649，第98-102段)是否与担保交易法有着充分的联系而应在《指南》附件中加以载述这一问题，第六工作组未能取得一致意见。第六工作组决定在今后的一次会议上再次讨论这些事项，并建议请第五工作组(破产法)审议这些事项。委员会决定应在下届会议上向第五工作组介绍这方面的情况并邀请其发表初步看法。委员会还决定，如果该届会议后仍有一些问题需要两个工作组联合审议，秘书处应有权在与两个工作组的主席磋商后，决定在两个工作组于2009年春季举行背靠背会晤时组织一次关于破产对知识产权担保权的影响问题的联合讨论。(关于第六工作组今后两届会议和第五工作组的情况，见下文第397和398段)。

八. 今后可能在电子商务领域开展的工作

327. 在2004年完成了其有关《国际合同使用电子通信公约》的工作以后，第四工作组(电子商务)请秘书处继续跟踪与电子商务有关的各种问题，包括与电子签名的跨国界承认有关的问题，并发表其研究结果，以便就今后是否有可能在这些领域开展工作向委员会提出建议(见A/CN.9/571，第12段)。

328. 2005年，委员会注意到其他组织在与电子商务有关的各个领域开展的工作，请秘书处编写一份更为详细的研究报告，其中应列入就综合参考文件的形式和性质提出的各种建议，综合参考文件讨论的是确定有利于电子商务的法律框架所需各个要件，因此委员会今后似宜考虑编写一份综合参考文件，以便向世界各国的立法机关和决策机关提供帮助。²⁵

329. 2006年，贸易法委员会审议了其秘书处依照该请求编写的一份说明(A/CN.9/604)。该说明将以下方面列作综合参考文件可能包括的内容：(a)对电子签名的认证和跨国界承认；(b)信息服务提供者的赔偿责任和行为准则；(c)电子发票和与电子商务供应链有关的法律问题；(d)有形货物上的权利和其他权利通过电子通信进行的转让；(e)电子商务中的不公平竞争和欺骗性贸易做法；(f)电子商务中的隐私和数据保护。该说明还列举了其他可以列入这一文件的问题：(a)知识产权保护；(b)未经请求的电子通信(垃圾邮件)；(c)网络犯罪。

330. 在该届会议上，有与会者支持这样一种观点，即如果委员会拟定一份综合参考文件，论及秘书处列举的各项专题，将会给各国，尤其是给发展中国家立法机关和决策机关的工作提供极大的便利。另据认为，这样一份文件还将有助于委员会确定今后可以在哪些方面开展协调统一工作。但也有人担心，所列举的问题范围过大，可能需要缩小综合参考文件的范围。委员会最后商定，请其秘书处编拟综合参考文件的样本部分，专门论及与对电子签名的认证和跨国界

²⁵ 同上，《第六十届会议，补编第17号》(A/60/17)，第214段。

承认有关的问题，供委员会 2007 年第四十届会议审查。²⁶

331. 秘书处依照上述请求编写的样章（A/CN.9/630 和 Add.1-5）已提交委员会第四十届会议。委员会赞扬了秘书处编写样章的工作，并请秘书处将其作为单独的出版物出版。尽管委员会不赞成请秘书处其他领域进行与编写综合参考文件相类似的工作，但是委员会商定，请秘书处继续密切跟踪相关领域的法律动向，以便在适当的时候提出相关建议。²⁷

332. 秘书处继续跟踪电子商务领域中可能影响国际贸易的技术发展情况和新的商务模式。秘书处进行细致研究的一个领域涉及国际贸易中单一窗口的使用所产生的法律问题。世界海关组织（海关组织）及联合国贸易便利和电子商务中心（联合国电子商务中心）已邀请秘书处考虑在该领域与之进行合作的可能专题。

333. 委员会本届会议收到了秘书处的一份说明（A/CN.9/655），列出了单一窗口的实施和运作中的政策考虑因素和法律问题，并就今后可能与其他国际组织合作开展的工作提出了建议。该说明还概述了海关组织关于联合开展工作的建议（同上，第 35-39 段）。

334. 委员会获悉，单一窗口可增进信息的提供和处理，加速并简化贸易界和政府之间的信息流，并可使政府各系统之间实现更好的协调并共享有关数据，对跨国贸易的所有参与方都有实际益处。委员会注意到，利用这种设施可提高官方管理的效率并增强其效力，还可改善资源利用，从而降低政府和贸易商的费用。同时，委员会还注意到，单一窗口的实施和运作产生了一系列的法律问题，例如包括：运作单一窗口的立法授权；通过单一窗口交换文件和信息方面的鉴定、认证和授权；数据保护；单一窗口运作机构的责任；以及以电子形式交换的文件的法律效力。

335. 委员会还听取了一项建议，该建议请贸易法委员会开展一个项目，以查明建立可行的电子可转让记录国际法律制度必须处理的基本问题，界定为此必须处理的基本原则，并帮助各国建立影响国际商务的国内制度。据建议，这项工作可能会在某种程度上注重电子登记处的使用，但应当承认，具体解决办法将因各个行业部门和各种应用的要求而异。所建议的该项目将包括可以纳入任何可转让记录国际制度的一套范围明确的一般原则。据指出，可以提供额外的指导，帮助各国、国际组织和业界评估法律风险和可以利用的选择，并通过设计最适合其需要和全球商务需要的可转让性处理办法为它们提供帮助。如果合适的话，在本阶段之后，可以考虑拟订额外文书的可能必要性和可行性，通过提高电子记录的效力来促进商务和贸易。

336. 委员会一致认为，就实施跨国界单一窗口设施所涉法律问题开展研究是一项值得一做的工作，它有利于拟定综合性的国际参考文件，在创设和管理用于处理跨国界交易的单一窗口所涉的法律问题方面，为立法机构、政府决策机

²⁶ 同上，《第六十一届会议，补编第 17 号》（A/61/17），第 216 段。

²⁷ 同上，《第六十二届会议，补编第 17 号》（A/62/17），第一部分，第 195 段。

构、单一窗口运作机构和其他利益方提供参考意见。委员会与海关组织和其他组织合作参与这一项目将有若干益处，其中包括：(a)更好地协调委员会、海关组织和联合国电子商务中心之间的工作；(b)能够影响到可能包含重大立法问题的贸易便利化法规的内容；以及(c)在使用这一未来参考文件的国家中促进贸易法委员会各项标准的使用。

337. 委员会还一致认为，秘书处应不断审查与可转让单证的电子对等物以及以电子形式谈判和转让货物和证券上的权利及其他权利的其他电子制度有关的法律问题。另据指出，这类工作可能会揭示单一窗口和可转让单证电子对等物之间的共同点。但有与会者警告委员会说，目前该项目还未成熟到由政府间工作组开展的程度，因为还没有确定是否需要就电子环境下的可转让性问题开展额外立法工作。另据指出，秘书处举办一次座谈会可能会有助于确定委员会可在今后开展有益工作的特定领域。

338. 委员会请秘书处在初期阶段在专家参与下，与海关组织合作积极开展单一窗口项目，并向委员会下届会议报告工作进展情况。委员会商定，如果与海关组织合作开展工作所取得的进展表明有必要的话，在与各国充分协商后，将授权在 2009 年春季举行工作组届会。

九. 今后可能在商业欺诈领域开展的工作

A. 关于商业欺诈指标的工作

339. 与会者回顾，委员会在 2002 年第三十五届会议至 2007 年第四十届会议上审议了今后可能在贸易欺诈领域开展的工作。²⁸有与会者尤其回顾，委员会在 2004 年第三十七届会议上，一致认为可以从教育、培训和预防着眼，编拟一些关于典型欺诈做法共同特征的清单，作为参与国际贸易人员和有可能成为欺诈者目标的其他人的有用教材，此类清单应有助于这些人自我保护，避免成为欺诈做法的受害人。虽然并未建议委员会或其各政府间工作组直接参与这项工作，但一致认为秘书处应考虑与专家密切协商，编拟列明典型欺诈做法共同特征的此类材料，并随时向委员会通报这方面的进展情况。²⁹

340. 委员会在第四十届会议（2007 年 6 月 25 日至 7 月 12 日和 12 月 10 日至 14 日，维也纳）上获悉，秘书处按照要求，继续在查明欺诈做法的共同特征方面与专家和其他有关组织合作，以编写具有教育性质的材料，目的是防止欺诈做法得逞。该项工作的成果反映在秘书处题为“商业欺诈指标”的一份说明（A/CN.9/624 及 Add.1 和 2）中。委员会在该届会议上赞扬了合作编拟商业欺

²⁸ 同上，《第五十七届会议，补编第 17 号》（A/57/17），第 279-290 段；同上，《第五十八届会议，补编第 17 号》（A/58/17），第 231-241 段；同上，《第五十九届会议，补编第 17 号》（A/59/17），第 108-112 段；同上，《第六十届会议，补编第 17 号》（A/60/17），第 216-220 段；同上，《第六十一届会议，补编第 17 号》（A/61/17），第 211-217 段；同上，《第六十二届会议，补编第 17 号》（A/62/17），第一部分，第 196-203 段。

²⁹ 同上，《第五十九届会议，补编第 17 号》（A/59/17），第 112 段。

诈指标的秘书处、各位专家和其他有关组织，赞扬他们就查明问题和编拟材料这项艰巨任务所做的工作，这些材料可能具有很大的教育和预防意义。在第四十届会议上，委员会请秘书处在委员会下届会议之前分发有关商业欺诈指标的材料以征求意见。³⁰

341. 通过 2007 年 8 月 8 日的一份普通照会和 2007 年 9 月 20 日的一封信函，将商业欺诈指标草案分发给各国和受邀以观察员身份出席委员会及其工作组会议的政府间组织和国际非政府组织征求意见。

342. 委员会本届会议收到了提交给秘书处的各国和各组织就商业欺诈指标发表的意见（A/CN.9/659 及 Add.1 和 2），以及所分发的指标案文（A/CN.9/624 及 Add.1 和 2）。委员会在审议了各国政府和国际组织的意见之后，重申其支持编拟和分发商业欺诈指标的工作，据认为，这些指标是对一个棘手问题采取的极其有益的办法。据指出，欺诈做法对商业界造成了巨大危害，除了目前可用于打击这些做法的手段外，这些指标是另一种重要而可靠的手段。

343. 委员会审议了如何以最佳方式完成商业欺诈指标方面的工作。鉴于所收到的意见具有技术性，并且考虑到应分开处理商业欺诈的任何刑法方面，委员会请秘书处作出适当的调整和增补，以改进这些材料，并作为秘书处用于教育目的和防范欺诈的资料性说明出版这些资料。委员会认为，秘书处可将这些资料作为一个组成部分纳入其更为广泛的技术援助工作，其中可包括向各国政府和国际组织分发和解释资料以增强资料的教育和预防作用。此外，可鼓励各国政府和国际组织反过来宣传这些资料并加以适当利用，包括对其进行修改以满足各种受众或行业的需要。

344. 关于今后在商业欺诈领域开展的工作，据建议，一个可能的专题是拟定关于如何预防欺诈的建议。委员会一致认为，出版商业欺诈指标并将其纳入技术援助工作是打击这类欺诈做法的一个非常有益的步骤，并将今后在该领域开展工作的这个问题留给秘书处审议。秘书处可向委员会提出适当建议。

B. 在商业和经济欺诈问题上与联合国毒品和犯罪问题办公室的合作

345. 在委员会 2005 年第三十八届会议上，提请委员会注意经济及社会理事会 2004 年 7 月 21 日第 2004/26 号决议。根据该决议，将由一个政府间专家组编写一份关于欺诈和非法滥用及伪造身份资料问题的研究报告，并根据这份研究报告拟定相应的做法、准则或其他资料，同时特别考虑到贸易法委员会的相关工作。该决议还建议秘书长与贸易法委员会秘书处协商后指定联合国毒品和犯罪问题办公室（毒品和犯罪问题办公室）担任该政府间专家组的秘书处。³¹

346. 委员会在 2006 年第三十九届会议³²和 2007 年第四十届会议上获悉，毒品和犯罪问题办公室召集了两次政府间专家组会议（2005 年 3 月和 2007 年 1 月），

³⁰ 同上，《第六十二届会议，补编第 17 号》（A/62/17），第一部分，第 200 段。

³¹ 同上，《第六十届会议，补编第 17 号》（A/60/17），第 217 段。

³² 同上，《第六十一届会议，补编第 17 号》（A/61/17），第 211-217 段。

贸易法委员会秘书处出席了这些会议；并获悉专家组已经完成了编拟关于欺诈和非法滥用及伪造身份资料问题研究报告的工作（E/CN.15/2007/8 和 Add.1-3）。³³委员会在第四十届会议上获悉，³⁴预防犯罪和刑事司法委员会第十六届会议（2007年4月23日至27日，维也纳）³⁵审议了这份研究报告，并提出一份决议草案供经济及社会理事会通过，其中载有一些建议，包括鼓励采取举措，使各利益相关方汇聚在一起并促进他们交流观点和信息，从而促进公共部门和私营部门实体之间的相互理解与合作，以及请毒品和犯罪问题办公室根据经济及社会理事会第2004/26号决议，³⁶与贸易法委员会秘书处协商促进这种合作。经社理事会随后通过了预防犯罪委员会提出的这份决议草案，将其作为2007年7月26日第2007/20号决议。

347. 委员会本届会议获悉，毒品和犯罪问题办公室秘书处继续开展工作处理欺诈问题的各个方面，包括有关身份欺诈的工作。³⁷贸易法委员会秘书处根据委员会上届会议提出的要求，与毒品和犯罪问题办公室进行了合作，以提供适当的私营部门和商业方面的专门知识。委员会感兴趣地注意到这一信息，请秘书处继续与毒品和犯罪问题办公室合作，协助其开展有关商业和经济欺诈问题的工作，并向委员会报告这方面的任何进展。

十. 《纽约公约》五十周年

348. 大会于2007年12月6日通过了第62/65号决议，其中承认仲裁作为国际商业关系中解决争端的一个办法很有价值，有助于形成和谐的商业关系，推动国际贸易和发展，并在国际和国家一级促进法治。大会深信，1958年6月10日在纽约通过的《承认和执行外国仲裁裁决公约》³⁸（“《纽约公约》”）增强了对具约束力的承诺的尊重，激发对法治的信心，并确保在解决涉及合同权利和义务的争端时处事公平。

349. 大会强调各国必须作出进一步努力力求《公约》得到普遍加入（当时有142个缔约国），同时对其作出统一的解释并加以有效执行。大会希望，尚未加入《公约》的国家不久就会加入，从而确保《公约》赋予的法律确定性能得到普遍共享，减少商业风险及相关的交易费用，并由此促进国际贸易。大会就此欢迎联合国系统内外各个机关和机构主动组织会议和其他类似活动来庆祝《公约》通过五十周年，鼓励利用这些活动推动更为广泛地加入《公约》和加深对其条文的了解，推动对其作出统一的解释并加以有效执行。大会请秘书长加强努力，推动更广泛地加入《公约》，对其作出统一的解释并加以有效执行。

³³ 同上，《第六十二届会议，补编第17号》（A/62/17），第一部分，第199-203段。

³⁴ 同上。

³⁵ 见《经济及社会理事会正式记录，2007年，补编第10号》（E/2007/30/Rev.1）。

³⁶ 同上，第一章，B节，决议草案二。

³⁷ 《大会正式记录，第六十二届会议，补编第17号》（A/62/17），第一部分，第203段。

³⁸ 联合国，《条约汇编》，第330卷，第4739号。

350. 在其本届会议上，委员会获知，由联合国和国际律师协会联合组办于 2008 年 2 月 1 日在纽约举行了为期一天的会议。来自 50 个国家的 600 多人参加了这项活动。20 多个国家的研究仲裁问题的主要专家报告了若干事项的情况，其中包括《公约》的历史和意义、对仲裁协议和仲裁裁决执行情况实际看法、《公约》与其他国际文书及各国仲裁立法之间的相互关系、关于解释《纽约公约》第二条第 2 款和第七条第 1 款的建议、《纽约公约》基本运作程序及今后面临的机遇和挑战。与会者称赞《纽约公约》为联合国在国际贸易法方面的一项极为重要而且极为成功的条约，是对国际仲裁的法律效力具有里程碑意义的一项文书。发言均强调必须努力倡导《公约》，使用组织举办司法专题讨论会等形式传播如何对《公约》加以解释的信息。

351. 委员会还获知，2008 年 3 月 13 日和 14 日在贸易法委员会及奥地利联邦商会国际仲裁中心的主持下组织举办了《纽约公约》周年庆祝大会。此外，由国际商事仲裁理事会（商事仲裁理事会）举行的一次会议（2008 年 6 月 8 日至 10 日，都柏林）将用部分时间专门庆祝和讨论《公约》。还计划在吉隆坡和开罗举办专门以《公约》为内容的其他会议。

352. 委员会对这些会议的组织者表示感谢，请秘书处继续跟踪这类活动，并鼓励其积极参与以倡导《纽约公约》为目的的各项举措。委员会还就此表示，跟踪从立法角度落实《公约》情况的项目具有重要意义（见下文第 353-360 段），将能协助各国确保从立法角度适当落实《公约》，给考虑加入《公约》的国家提供有益的咨询意见。人们承认，配合该项目而收集的关于《公约》基本运作程序的信息将能使委员会得以考虑为改进《公约》执行情况而应采取的任何其他行动。

十一. 监测《纽约公约》的执行情况

353. 委员会回顾曾在 1995 年第二十八届会议上核准一个与国际律师协会 D 委员会（现为仲裁委员会）共同实施的项目，目的是监测《纽约公约》的立法执行情况，³⁹并考虑各国为承认和执行《纽约公约》下的仲裁裁决而实行的程序机制。向各国分发了一份调查表，目的是查明《纽约公约》如何纳入国内法律制度，以及如何解释和适用。该项目下考虑的核心问题之一，是各缔约国是否增加了《纽约公约》所没有规定的承认和执行仲裁裁决的其他要求。还据回顾，秘书处向委员会 2005 年第三十八届会议呈交了一份临时报告（A/CN.9/585）⁴⁰，其中阐述了与该项目有关分发调查问卷之后从各份答复中发现的问题。委员会 2007 年第四十届会议获悉，有意在其第四十一届会议上提交一份书面报告。⁴¹

354. 委员会本届会议审议了有关该项目的书面报告，报告以《纽约公约》108 个

³⁹ 《大会正式记录，第五十届会议，补编第 17 号》（A/50/17），第 401-404 段。

⁴⁰ 同上，《第六十届会议，补编第 17 号》（A/60/17），第 188-191 段。

⁴¹ 同上，《第六十二届会议，补编第 17 号》（A/62/17），第一部分，第 207 段。

缔约国提交的答复为基础，介绍了各国执行《纽约公约》的情况，《纽约公约》的解释和适用，各国实施的执行《纽约公约》裁决的要求和程序（A/CN.9/656 和 Add.1）。委员会表示感谢缔约国提供答复，并感谢国际律师协会仲裁委员会协助秘书处收集编写该报告所需的信息。

355. 委员会欢迎该报告所载的建议和结论，注意到其中强调需要开展额外工作以加强《纽约公约》的统一解释和有效执行的领域。据指出，有关《纽约公约》未处理事项的国内程序规则的适用，已导致对关于承认和执行公约裁决的许多不同程序要求采取不同的解决办法，包括执行申请所适用的要求、申请中瑕疵的纠正、申请承认和执行一项裁决的期限、以及就一项准许或拒绝执行公约裁决的决定提出追诉的程序和主管法院等问题。委员会同意应当开展工作，以消除或限制这方面法律不一致所造成的影响。委员会普遍认为，该项目的成果应当包括拟订一部《纽约公约》颁布指南，以促进公约的统一解释和适用，从而避免执行不力或部分执行导致的不确定性，并限制各国的做法偏离公约精神的风险。委员会请秘书处研究拟订这样的指南是否可行。

356. 委员会考虑了秘书处是否应当公布各国在该项目中提交的对调查表的答复的问题。认识到有关公约运作的程序框架的信息将使委员会能够审议可为改进公约的运作采取哪些进一步行动，并有助于提高对公约适用的认识。注意到一些国家对调查表的答复是在项目开始时提交的，因此在某些情况下可能已经过时。经过讨论，委员会请秘书处在贸易法委员会网站上以所收到信息的语文公布项目执行期间收集的信息，并促请各国向秘书处提供准确的信息，以确保在贸易法委员会网站上公布的数据始终是最新的。

357. 委员会回顾，国际商会仲裁委员会设立了一个特别工作组，以逐个国家审查各国承认和执行外国仲裁裁决的程序规则。⁴²委员会对国际商会仲裁委员会表示感谢，并赞赏秘书处在两个机构之间保持密切协作。据指出，秘书处和国际商会仲裁委员会的合作将有助于查明可能需要更新的信息。鉴于已查明委员会和国际商会在促进《纽约公约》方面的工作具有共同特征，委员会表示希望将来查明开展共同活动的更多机会。鼓励秘书处拟订这方面的新举措。

358. 委员会获悉，预期将举行会议，讨论关于监测《纽约公约》的执行情况的项目的成果。计划在国际律师协会和国际商会主持下举行会议。请秘书处监测并寻求积极参与这些活动。

359. 委员会注意到，2006 年委员会第三十九届会议⁴³通过的关于《纽约公约》第二条第 2 款和第七条第 1 款的解释的建议已发给各国，以征求该建议在其法域有何影响的意见。据指出，各国普遍支持该建议，认为该建议有助于促进不同法域统一和灵活地解释《纽约公约》第二条第 2 款下仲裁协议的书面要求。认为该建议是鼓励拟订有利于仲裁协议有效性的规则的手段，并认为尽管没有约束力，该建议对于实现公约的统一解释仍然特别重要。各国认为，该建议也许有助于各国内法院更加自由地解释仲裁协议须为书面形式的要求。许多代表

⁴² 同上，第 207 段。

⁴³ 《第六十一届会议，补编第 17 号》（A/61/17），附件二。

团认为，该建议通过使《纽约公约》第七条第 1 款允许适用载有对寻求执行一项裁决的当事人更有利条件的国内条款，鼓励在尽可能广泛的情况下执行裁决。经过讨论，委员会同意秘书处从各国收到的有关该建议的进一步评论将作为监测《纽约公约》执行情况的项目的组成部分。

360. 此外，委员会同意，若资源允许，秘书处在技术援助方案范围内开展的活动可以包括传播关于公约司法解释的信息，这项工作很有益处，将对旨在支持公约的其他活动起到有益的补充作用。

十二. 对法律改革的技术援助

A. 技术合作与援助活动

361. 委员会收到了秘书处的一份说明（A/CN.9/652），其中介绍了在向委员会 2007 年第四十届会议提交有关这一议题的说明（A/CN.9/627）之日后开展的技术合作与援助活动。委员会强调了此种技术合作的重要性，并对 A/CN.9/652 号文件第 7-27 段中所述秘书处开展的活动表示赞赏。强调特别是对发展中国家的法律技术援助，这项活动的重要性不亚于拟订统一规则本身。为此，鼓励秘书处继续尽可能广泛地提供这类援助。指出作为技术援助来源的区域活动特别有用。

362. 委员会注意到，能否继续根据各国的具体要求参加技术合作与援助活动取决于是否有资金负担贸易法委员会的相关费用。委员会尤其注意到，尽管秘书处努力争取新的捐款，贸易法委员会专题讨论会信托基金可用的资金仍然很有限。因此，不得不非常谨慎地考虑技术援助活动请求，并限制这类活动的数量。特别强调了涉及几个国家的区域活动。到 2008 年底之后，技术合作和援助请求凡涉及旅费开支或其他相关费用的，将不得不加以拒绝，除非信托基金得到新的捐款或找到其他替代资金来源。

363. 委员会再次吁请所有国家、国际组织和其他有关实体考虑向贸易法委员会专题讨论会信托基金捐款，可能的话以多年捐款或专门用途捐款的形式捐款，以便利制订计划并使秘书处能够满足发展中国家和经济转型期国家提出的不断增加的技术援助与合作活动请求。委员会对墨西哥和新加坡自委员会第四十届会议以来向该基金提供捐款以及一些组织通过提供经费或主办研讨会对该方案作出的贡献表示感谢。委员会还感谢法国和大韩民国为一些初级专业人员在秘书处工作提供了资金。

364. 委员会还吁请联合国系统相关机构、各组织、机构和个人提供自愿捐款，资助为向属于委员会成员国的发展中国家提供旅行补助而设立的信托基金。委员会还感谢奥地利自委员会第四十届会议以来为旅行补助信托基金捐款。

B. 技术援助资源

365. 委员会赞赏地注意到在为搜集和传播贸易法委员会法规的判例法（法规判例法）而设立的系统下继续开展的工作。截至 2008 年 4 月 8 日，根据法规判例法系统已经编写了 726 期判例法摘要汇编以供发表，涉及 761 个案例，主要与

《联合国销售公约》和《贸易法委员会国际商事仲裁示范法》有关，但也包括关于《贸易法委员会跨边界破产示范法》的一些案例。

366. 普遍认为，法规判例法系统仍然是贸易法委员会开展的全面技术援助活动的一个重要方面，而且以联合国全部六种正式语文广泛传播法规判例法推动了对贸易法委员会法规的统一解释和适用。委员会对国家通信员和其他撰稿者在发展法规判例法系统方面所做的工作表示感谢。鼓励秘书处采取主动行动，扩大法规判例法系统撰稿者网络的组成和有效性。

367. 委员会注意到《联合国销售公约》判例法摘要目前正在出版当中，并且每季度编写《法规判例法公报》和法规判例法系统宣传册以促进该系统信息的传播。

368. 委员会还注意到贸易法委员会网站（www.uncitral.org）的开发情况，强调该网站作为贸易法委员会宣传和技术援助活动总体方案的组成部分所具有的重要性。委员会对于网站使用联合国六种正式语文表示赞赏，并鼓励秘书处根据现行准则对该网站加以维护并进一步升级换代。特别赞赏地注意到，自委员会四十届会议举行以来，该网站受访次数超过了 100 万。

369. 委员会赞赏地注意到有关贸易法委员会法律图书馆和贸易法委员会出版物的动态，包括秘书处关于与贸易法委员会工作有关的最新著作目录的说明（A/CN.9/650）。

十三. 贸易法委员会法规的现状和促进

370. 委员会根据秘书处的一份说明（A/CN.9/651）和贸易法委员会网站上提供的最新资料，审议了由委员会的工作所产生的各项公约和示范法的现状以及《纽约公约》的现状。关于由其拟订的示范法和立法指南，委员会注意到这些文书在各国和政府间组织立法工作中的利用及其影响远远超过向秘书处提供的以及该说明中反映的有限信息所表明的程度。委员会赞赏地注意到自其第四十届会议以来收到的关于有些法域就下列文书采取的以下立法行动的信息：

(a) 《联合国海上货物运输公约》，1978 年（汉堡）：⁴⁴采取新行动的国家为多米尼加共和国（2007 年）和哈萨克斯坦（2008 年）；34 个缔约国；

(b) 《联合国国际合同使用电子通信公约》（2005 年）：⁴⁵新签署国为哥伦比亚、洪都拉斯、伊朗伊斯兰共和国、黑山、巴拿马、菲律宾、大韩民国和沙特阿拉伯；

(c) 《贸易法委员会国际商事仲裁示范法》（1985 年）：⁴⁶根据示范法颁布法规的国家为亚美尼亚（2006 年）和斯洛文尼亚（2008 年）；

⁴⁴ 联合国，《条约汇编》，第 1695 卷，第 29215 号。

⁴⁵ 联合国出版物，出售品编号：E.07.V.2。

⁴⁶ 《大会正式记录，第五十二届会议，补编第 17 号》（A/52/17），附件一。

(d) 《贸易法委员会货物、工程和服务采购示范法》（1994 年）：⁴⁷根据示范法颁布法规的国家为尼日利亚（2007 年）；

(e) 《贸易法委员会电子商务示范法》（1996 年）：⁴⁸根据示范法颁布法规的为加拿大，包括努纳武特地区（2004 年）；

(f) 《贸易法委员会跨界破产示范法》（1997 年）：⁴⁹根据示范法颁布法规的国家为澳大利亚（2008 年）和大韩民国（2006 年）；

(g) 《贸依法委员会国际商事调解示范法》（2002 年）：⁵⁰根据示范法颁布法规的国家为斯洛文尼亚（2008 年）。

371. 委员会获悉并且赞赏地注意到，日本通过了将使其能够加入《联合国销售公约》的立法，加入书将在适当时间内交由秘书长保存。

372. 委员会获悉，将于 2008 年 9 月 23 日至 25 日及 29 日至 30 日举办条约活动期间⁵¹，重点介绍《联合国国际合同使用电子通信公约》。请各国考虑通过采取与该公约有关的适当条约行动，参加上述条约活动。据回顾，该条约已于 2008 年 1 月 16 日结束签署。

十四. 贸易法委员会工作方法

373. 委员会第四十届会议第一部分（2007 年 6 月 25 日至 7 月 12 日，维也纳）收到了法国对委员会工作方法的意见和建议（A/CN.9/635），并就这些意见和建议初步交换了看法。在该届会议上，与会者一致认为，应当将工作方法问题列作委员会第四十届会议续会（2007 年 12 月 10 日至 14 日，维也纳）议程上的一个特别议题。为方便所有相关国家进行非正式磋商，委员会请秘书处把由贸易法委员会自身所确定的或由大会关于委员会工作的决议所确定的各种议事规则和做法汇编成册。委员会还请秘书处在资源允许的情况下作出必要安排，以便所有相关国家的代表得以在委员会第四十届会议续会开幕前一天会面，而且如有可能还可在续会期间会面。⁵²

374. 委员会第四十届会议续会以法国的意见和建议（A/CN.9/635）、美国的意见（A/CN.9/639）以及秘书处根据要求而提供的关于委员会议事规则和工作方法的说明（A/CN.9/638 和 Add.1-6）为基础，审议了委员会的工作方法问题。委

⁴⁷ 同上，《第四十九届会议，补编第 17 号》和更正（A/49/17 和 Corr.1），附件一。

⁴⁸ 同上，《第五十一届会议，补编第 17 号》（A/51/17），附件一；另见《贸易法委员会电子商务示范法 1996 年颁布指南》，1998 年通过的补充条款第 5 条之二（联合国出版物，出售品编号：E.99.V.4）。

⁴⁹ 《大会正式记录，第五十二届会议，补编第 17 号》（A/52/17），附件一。

⁵⁰ 联合国出版物，出售品编号：E.05.V.4。

⁵¹ 条约活动每年举办一次，旨在通过更广泛地加入秘书长保存的多边条约，促进国际法治，条约活动通常在大会举行一般性辩论期间在联合国总部举办。

⁵² 《大会正式记录，第六十二届会议，补编第 17 号》（A/62/17），第一部分，第 234-241 段。

员会获知，所有相关国家的代表于 2007 年 12 月 7 日就委员会的议事规则和工作方法进行了非正式协商。在该届会议上，委员会商定，今后进行审查，应以委员会此前对该事项的审议情况、法国和美国的意见（A/CN.9/635 和 A/CN.9/639）及秘书处的说明（A/CN.9/638 和 Add.1-6）作为审查的基础，据认为，秘书处的说明从历史角度回顾了贸易法委员会会议事规则及其工作方法的制定和演变过程，具有特别重要的意义。委员会还商定，应当委托秘书处编写一份工作文件，根据其此前说明（A/CN.9/638 和 Add.1-6）所提供的有关资料，介绍委员会对适用议事规则和工作方法，特别是对决策和非国家实体参加贸易法委员会工作的现行做法。该工作文件将在委员会今后就此事项进行正式和非正式审议时使用。按照所达成的理解，秘书处应酌情就议事规则和工作方法提出意见供委员会审议。委员会还商定，秘书处应当将该工作文件分发给所有国家征求意见，然后汇总可能收到的任何意见；如有可能，所有相关国家可在委员会第四十一届会议之前举行非正式协商；如时间允许，可在委员会第四十一届会议上讨论该工作文件。⁵³

375. 委员会本届会议收到一份秘书处的说明，其中对委员会关于决策的现行做法、观察员在贸易法委员会中的地位及秘书处所做的准备工作作了介绍，同时扼要说明了秘书处对工作方法的意见（A/CN.9/653）。该说明已分发征求意见。委员会还收到一份汇总本届会议之前收到的意见的秘书处说明（A/CN.9/660 和 Add.1-4）。

376. 委员会对 A/CN.9/653 号文件尤表赞赏，普遍认为该文件为拟订更规范的案文奠定了坚实的基础。委员会就该文件所述三个主要议题初步交换了看法，这三个议题是决策、观察员的作用和秘书处所做的准备工作，另外还就是否应当召集一个关于工作方法的工作组交换了看法。

377. 关于决策问题，会上普遍认为，仍然应当把协商一致作为首选方法。关于“协商一致”的确切含义，委员会注意到在第四十届会议上所发表的看法，即委员会应当尽量谨慎行事，避免涉足某些方面，例如对协商一致下定义，委员会在这方面作出决定会影响到大会其他机构。⁵⁴在委员会本届会议上，普遍支持避免试图对协商一致下定义。但普遍支持对协商一致方法的实际运作方法加以澄清。还有与会者支持作出如下澄清，即表决权是《联合国宪章》赋予会员国的一项权利，委员会已对此予以充分承认。对于这两点，委员会赞同秘书处说明第 9 至 11 段和第 13 至 18 段中所载解释的实质内容（A/CN.9/653）。

378. 关于观察员的作用问题，委员会普遍认为，委员会应当继续在灵活和包容的基础上对待这一问题。委员会及其附属机构对国家和非国家实体的观察员持普遍开放态度，这已得到人们的普遍承认，被视为得以确保委员会的工作质量高而且切实有效的一个关键要素。人们普遍欢迎观察员参与委员会审议工作（包括酌情以个人身份当选委员会或工作组主席团成员）并且享有分发文件的可能性（如秘书处说明第 47 段所述，分发文件须征得会议主席的同意）。关于

⁵³ 同上，《第六十二届会议，补编第 17 号》（A/62/17），第二部分，第 101-107 段。

⁵⁴ 同上，第 104 段。

决策问题，普遍认为只有委员会的成员国有表决权。委员会注意到，根据现行做法，在不涉及正式表决时，委员会非成员国通常也可参与形成协商一致的过程，不过有些代表团认为，为了达成一致，只应考虑委员会的成员。普遍认为，目前的做法以往取得了良好效果，而且与委员会希望其所定准则得到普遍接受的愿望是一致的。但有与会者注意到，该做法或许会造成一些理论上的问题，可能需要在今后的一届会议上加以进一步讨论。关于可否根据各类非政府实体与委员会之间的工作关系而对其加以区分的问题，委员会欢迎秘书处说明第 29 至 36 段所载建议，决定以后应更为详细地审议这些问题。一致认为，非国家实体不应参与决策。

379. 关于秘书处的工作方法，委员会对秘书处说明第 53 至 61 段的实质内容普遍表示满意（A/CN.9/653）。会上承认应当力求工作具有透明度。与会者普遍认为，为了保证工作安排的效率，秘书处尤其应当保持必要的灵活性，包括可以采取聘用外部专家的做法。普遍持有的一种看法认为，对于秘书处使用的暂定稿和其他准备材料，应当争取在现有资源的范围内更多地以两种工作语文提供，可能的话还要以其他正式语文提供。本着同样的思路，有与会者称，应当尽一切努力为秘书处召集的专家组会议配备同声传译。

380. 关于下一步工作问题，建议设立一个工作组。也有人支持举行非正式协商。会议商定，应当配合委员会下届会议举行这种非正式小组会议。

381. 经讨论后，委员会请秘书处在其说明（A/CN.9/653）的基础上编写参考文件初稿，供会议主席、与会代表和观察员及秘书处自己使用。有一项理解是，较之于 A/CN.9/653 号文件，这份参考文件的规范性应略强一些。关于今后的这份参考文件，虽然使用最多的描述语是“准则”，但最终采用什么形式，尚未作出决定。委员会请秘书处分发该参考文件草稿，请各国和相关国际组织发表意见，然后汇总这些意见交委员会第四十二届会议审议。在不影响其他协商方式的情况下，委员会决定，在委员会第四十二届会议开始时，应当拨出两天时间举行配备联合国六种正式语文口译服务的非正式会议，专门讨论该参考文件草稿。（关于委员会第四十二届会议会期的决定，见下文第 395 段。）

十五. 协调与合作

382. 委员会收到了秘书处的说明（A/CN.9/657 及 Add.1 和 2），其中介绍了对各国际组织与协调国际贸易法有关工作的简要调查结果，特别侧重于实质性立法工作。委员会称赞秘书处编写这份文件，承认该报告对于协调各国际组织在国际贸易法领域的活动非常重要，并欢迎如宣布的那样，将每年公布调查结果，改为预期将来随着问题的产生，在全年多次分批公布调查结果。

383. 会议回顾，委员会 2004 年第三十七届会议商定，委员会应通过其秘书处，积极主动地履行协调职责。⁵⁵委员会回顾，大会曾在最近的 2007 年 12 月 6 日第 62/64 号决议第 4 段核可了贸易法委员会为协调各国际组织在国际贸易法领域的活动而作出的努力和采取的举措，委员会赞赏地注意到，秘书处正在采取各种

⁵⁵ 同上，《第五十九届会议，补编第 17 号》（A/59/17），第 113-115 段。

步骤，就立法活动和技术援助活动与一些组织进行对话，这些组织包括海牙国际私法会议、经济合作及发展组织、美洲国家组织、国际统一私法协会（统法协会）、世界银行和世界贸易组织。委员会注意到，这方面的工作通常涉及出差去参加这些组织的会议以及为公务旅行拨出的经费支出。委员会重申贸易法委员会作为联合国系统在国际贸易法领域的核心法律机构开展协调工作的重要性，并支持为此目的使用差旅费。

384. 通过当前协调工作举例，委员会获悉，2007年9月在罗马以及2008年5月在纽约，海牙国际私法会议、统法协会和贸易法委员会的秘书处举行了协调会议。协调会议讨论的主要议题是由海牙国际私法会议、统法协会和贸易法委员会分别编拟的担保权益案文之间的相互关系，以及各国如何能够采纳这些案文从而建立全面和一致的现代担保交易法律制度。特别是，委员会获悉，协调会议承认各国决策者可能难以确定三个组织通过的担保交易领域的不同文书如何做到协调无间，哪一部文书最符合本国的政策目标，以及执行一部文书是否妨碍执行另一部文书。委员会获悉，三个组织因此正在编写一份文件，目的是概述这些文书的范围和适用问题，说明这些文书如何共同发挥作用，并以比较方式说明如何认识每份文书的覆盖范围和基本思路。建议该文件可予公布，作为未来分批公布对各国际组织与协调国际贸易法有关工作的持续调查的活动之一。

十六. 委员会在促进国内和国际法治方面的作用

385. 委员会回顾了大会2006年12月4日第61/39号决议和2007年12月6日第62/70号决议，这两份决议都涉及国内和国际法治。委员会获悉，根据大会第62/70号决议，将向大会第六十三届会议提交专门为促进国内和国际法治而开展的活动清单，以及联合国系统内其他机关和办事处专门为促进国内和国际法治而开展的活动清单。⁵⁶委员会还注意到，大会请秘书长向大会第六十三届会议提交一份报告，指出可用于加强和协调清单所列活动的办法，报告应特别注意各国为促进国内和国际法治而可能需要的能力建设援助的效力。⁵⁷另外，委员会赞赏地注意到，大会邀请委员会（以及国际法院和国际法委员会）在各自提交大会的报告中对其目前促进法治的作用发表评论。⁵⁸（关于大会有关决议的进一步审议情况，见下文第388和389段。）

386. 委员会欢迎大会关于加强法治的倡议，并对此表示充分支持。委员会坚信，以具有不同的法律、社会和经济制度的国家可接受的方式执行和有效利用关于国际贸易的现代司法标准，对于促进善政、可持续发展的经济发展以及消除贫困和饥饿非常重要。因此委员会的工作在促进各民族福祉和国家之间的和平共处与合作方面，是不可或缺的。故此，委员会坚信，促进商业关系中的法治应当是大会和秘书长促进国内和国际法治广泛议程的一个组成部分，包括通过法治协调和资源小组，在秘书长办公厅法治部门支持下开展这一工作。委员会期

⁵⁶ 第62/70号决议，第1段。

⁵⁷ 同上，第2段。

⁵⁸ 同上，第3段。

待着参加联合国得到加强和协调的活动，并特别在向寻求在国际和国内贸易与投资领域促进法治的国家提供援助方面发挥作用。

十七. 维斯国际商事模拟仲裁辩论赛

387. 会议注意到，2008年3月14日至20日，举办和推广维斯国际商事模拟仲裁辩论赛协会在维也纳举办了第十五届辩论赛。与往年一样，此次辩论赛由委员会协办。注意到参加第十五届辩论赛的各学生队所讨论的法律问题都以《联合国销售公约》⁵⁹、《司法仲裁和调解服务公司(JAMS)国际仲裁规则》⁶⁰、《仲裁示范法》⁶¹和《纽约公约》⁶²为基础。来自52个国家的法学院的总共203支参赛队参加了第十五届辩论赛。口头辩论优胜队是马德里的卡洛斯三世大学队。第十六届维斯国际商事模拟仲裁辩论赛将于2009年4月2日至9日在维也纳举行。

十八. 大会有关决议

388. 委员会赞赏地注意到大会关于委员会第四十届会议工作报告的第62/64号决议。委员会尤其注意到大会就以下方面向委员会表示的感谢：委员会编写贸易法委员会担保交易立法指南草案的工作；委员会现有项目取得的进展；委员会就其工作方法举行的讨论以及2007年7月9日至12日在维也纳举行的“全球商务现代法”大会。委员会还赞赏地注意到大会2007年12月6日关于《纽约公约》五十周年的第62/65号决议，欢迎大会强调必须推动更广泛地加入该公约，加深对公约条文的理解并对其进行统一解释和有效执行。

389. 委员会了解到，委员会第四十届会议副主席 Kathryn Sabo 在2007年10月22日向大会第六委员会提交委员会年度报告时并在委员会于2007年10月23日结束该项目的审议时作了中肯发言。副主席在其开幕式发言中欢迎大会以一种全面而一致的方式审议了促进国内和国际法治的方式方法问题。她注意到目前联合国内部在这方面采取的零敲碎打的做法。关于初步将重点放在刑事司法、过渡性司法和司法改革方面，她说，这些做法往往忽略法治的经济层面，包括需要进行商法改革，为长期稳定、发展、提高能力和善政奠定必要的基础。她进一步指出，联合国运作的各方面经验表明，建立和促进法治，必须采取全面一致的做法才能取得持续的成果。（关于委员会在促进国内和国际法治方面作用的讨论，见上文第385和386段。）

⁵⁹ 联合国，《条约汇编》，第1489卷，第25567号。

⁶⁰ 可在 JAMS 网站 (<http://www.jamsadr.com>) 查阅。

⁶¹ 《大会正式记录，第四十届会议，补编第17号》(A/40/17)，附件一。

⁶² 联合国，《条约汇编》，第330卷，第4739号。

十九. 其他事项

A. 实习方案

390. 会上就贸易法委员会秘书处的实习方案作了口头报告。虽然普遍对该方案表示赞赏—该方案的目的是向年轻律师提供熟悉贸易法委员会工作的机会，加深他们对国际贸易法领域特定方面的了解，但有与会者称，实习生中只有一小部分为发展中国家的国民。有与会者建议，应考虑确定支助发展中国家年轻律师更广泛参与的经济手段。该建议得到了支持。

B. 2010-2011 年期间拟议战略框架

391. 委员会收到了题为“2010-2011 年期间拟议战略框架”的文件（A/63/6 (Prog. 6)），该文件请委员会审查拟议的“国际贸易法的逐渐协调、现代化和统一”两年期方案计划（法律事务厅次级方案 5）。委员会注意到该拟议计划已经方案和协调委员会第四十八届会议审查，并将转交大会第六十三届会议。委员会满意地注意到，该文件所反映的次级方案 5 的目标、秘书处预期成绩和总体战略与委员会的总体政策是一致的，同时严重关切的是，在次级方案 5 下拨给秘书处的资源，不足以满足特别是迫切需要在商法领域进行法律改革的发展中国家和经济转型期国家已经增加的对技术援助的急迫需求。委员会促请秘书长采取步骤，确保及时提供为满足这一对发展至关重要的需求所需的数额相对较少的追加资源。（关于委员会在促进国内和国际法治方面的作用的讨论，见上文第 385 和 386 段。）

C. 评价秘书处在促进委员会工作方面发挥的作用

392. 如向委员会第四十届会议指出的那样，⁶³回顾 2008-2009 两年期方案预算在“秘书处预期成绩”下列入了秘书处对促进贸易法委员会工作所作的贡献。该预期成绩的业绩计量为贸易法委员会对所提供服务的满意度，以评分表示，评分等级从 1 到 5（5 分为最高评分）。⁶⁴委员会同意向秘书处提供反馈意见。回顾在委员会第四十届会议结束时曾就贸易法委员会对秘书处所提供服务的满意度提出类似问题。已得到 20 个代表团的答复，平均评分为 4.3。

D. 委员会秘书退休

393. 委员会注意到其秘书 Jernej Sekolec 将于 2008 年 7 月 31 日退休。Sekolec 先生自 1982 年起供职于秘书处，2001 年起担任委员会秘书。与会者普遍承认，

⁶³ 《大会正式记录，第六十二届会议，补编第 17 号》（A/62/17），第一部分，第 243 段。

⁶⁴ 2008-2009 两年期方案概算，第三编，国际司法和法律，第 8 款，法律事务（2008-2009 两年期方案计划和优先事项，方案 6），次级方案 5，国际贸易法的逐步协调、现代化和统一（A/62/6（第 8 款），表 8.19(d)）。

Sekolec 先生担任委员会秘书期间委员会取得了丰硕成果，在 Sekolec 先生领导下，委员会秘书处为委员会的工作作出了非凡的贡献，尽管可用资源非常有限。委员会感谢 Sekolec 先生为整个国际贸易法统一和协调工作特别是为贸易法委员会作出的突出贡献。

394. 委员会在 2008 年 6 月 30 日第 885 次会议上通过了下述声明：

“联合国国际贸易法委员会，

“获悉联合国国际贸易法委员会（贸易法委员会）秘书兼法律事务厅国际贸易法司司长 Jernej Sekolec 先生已届退休年龄，将于 2008 年 7 月 31 日告别联合国秘书处，

“表示深切感谢他二十五年多来堪作表率的联合国生涯，

“赞扬他为实现贸易法委员会的目标所作的重大贡献，大会称贸易法委员会是“联合国系统在国际贸易法领域的核心法律机构，[其任务]是协调这个领域的法律活动，以避免工作重复，促进国际贸易法统一和协调方面的效率、一致性和连贯性”。他为委员会的工作提供了强有力的支持，并为我们正在进行的项目和今后的工作奠定了历久不衰的基础。他激励和领导着一个效率极高的委员会秘书处。凡此种种，他加强了为实现世界和平所作的努力。

“认识到他拥有站出来讲话和坐下来倾听的勇气。委员会受益于他是因为他遵循眼望星空、脚踏大地的理念。他是一位热心的朋友，不错的伙伴。

“请将表达委员会深刻感谢的本声明载于委员会提交大会的报告中，并因此而永载联合国史册。”

二十. 今后会议的日期和地点

A. 委员会第四十二届会议

395. 委员会同意于 2009 年 6 月 29 日至 7 月 17 日在维也纳举行第四十二届会议。据指出，如果根据第二工作组（仲裁和调解）和第五工作组（破产法）工作的进展情况应当缩短届会时间，可能会对会期作出修改。

B. 各工作组在委员会第四十二届会议之前的届会

396. 委员会在 2003 年第三十六届会议上曾商定如下：(a)正常情况下各工作组应当每年举行两次会期一周的会议；(b)如果需要额外时间，可以从其他工作组未使用的会议服务时间权限中分配，条件是这种安排不能造成目前分配给委员会所有六个工作组届会的总共 12 周会议服务时间的增加；(c)如果工作组对额外时间的请求导致 12 周分配时间的增加，则应由委员会审查这种请求，工作组应就

为何需要改变会议时间分配模式提出适当理由。⁶⁵

397. 委员会批准了各工作组的下述会议时间安排：

(a) 第一工作组（采购）将于 2008 年 9 月 8 日至 12 日在维也纳举行第十四届会议，2009 年 2 月 2 日至 6 日在纽约举行第十五届会议；

(b) 第二工作组（仲裁和调解）将于 2008 年 9 月 15 日至 19 日在维也纳举行第四十九届会议，2009 年 2 月 9 日至 13 日在纽约举行第五十届会议；

(c) 第四工作组（电子商务）将被授权于 2009 年 5 月 26 日至 29 日在纽约举行第四十五届会议—如果与世界海关组织合作开展工作取得的进展表明有必要的话（见上文第 338 段）；（会议定为四天，因为 5 月 25 日是纽约的法定节假日。）

(d) 第五工作组（破产法）将于 2008 年 11 月 17 日至 21 日在维也纳举行第三十五届会议，2009 年 5 月 18 日至 22 日在纽约举行第三十六届会议；

(e) 第六工作组（担保权益）将于 2008 年 10 月 20 日至 24 日在维也纳举行第十四届会议，2009 年 4 月 27 日至 5 月 1 日在纽约举行第十五届会议。

C. 各工作组 2009 在委员会第四十二届会议之后的届会

398. 委员会注意到已经为 2009 年期间在其第四十二届会议之后举行的各工作组会议作出临时安排（有关安排需经委员会第四十二届会议批准）：

(a) 第一工作组（采购）将于 2009 年 9 月 7 日至 11 日在维也纳举行第十六届会议；

(b) 第二工作组（仲裁和调解）将于 2009 年 9 月 14 日至 18 日在维也纳举行第五十一届会议；

(c) 第四工作组（电子商务）将于 2009 年 9 月 28 日至 10 月 2 日在维也纳举行第四十六届会议；

(d) 第五工作组（破产法）将于 2009 年 10 月 5 日至 9 日在维也纳举行第三十七届会议；

(e) 第六工作组（担保权益）将于 2009 年 12 月 7 日至 11 日在维也纳举行第十六届会议。

⁶⁵ 《大会正式记录，第五十八届会议，补编第 17 号》（A/58/17），第 275 段。

附件一

全程或者部分海上国际货物运输合同公约草案

本公约缔约国，

重申相信在平等互利基础上发展国际贸易是促进各国之间友好关系的一个重要因素，

深信通过逐步协调统一国际贸易法，减少、消除国际贸易流通法律障碍，将大大促进所有国家在平等、公平和共同利益基础上的普遍经济合作，造福于各国人民，

承认 1924 年 8 月 25 日在布鲁塞尔签署的《统一提单若干法律规则国际公约》及其各项议定书以及 1978 年 3 月 31 日在汉堡签署的《联合国海上货物运输公约》对协调海上货物运输法律的显著贡献，

考虑到自两项公约通过以来的技术和商业发展以及对两项公约进行整合和更新的必要性，

注意到托运人和承运人无法利用一个普遍、有约束力的制度，为涉及其他运输方式的海上运输合同的运作提供支助，

相信采用统一规则，对全程或者部分海上国际运输合同进行规范，将促进法律确定性，提高国际货物运输效率，便利过去相距遥远的当事人和市场获得新的准入机会，从而对促进国内、国际贸易和经济发展发挥极其重要的作用，

兹商定如下：

第 1 章 总则

第 1 条 定义

在本公约中：

1. “运输合同”是指承运人收取运费，承诺将货物从一地运至另一地的合同。此种合同应当就海上运输作出约定，且可以对海上运输以外的其他运输方式作出约定。
2. “批量合同”是指在约定期间内分批装运约定总量货物的运输合同。货物总量可以是最低数量、最高数量或者一定范围的数量。
3. “班轮运输”是指通过公告或者类似方式向公众提供的，按照公布船期表使用船舶在特定港口之间定期运营的运输服务。
4. “非班轮运输”是指不属于班轮运输的任何运输。
5. “承运人”是指与托运人订立运输合同的人。
6. (a) “履约方”是指承运人以外的，履行或者承诺履行承运人在运输

合同下有关货物接收、装载、操作、积载、运输、照料、卸载或者交付的任何义务的人，以该人直接或者间接在承运人的要求、监督或者控制下行事为限。

(b) “履约方”不包括不由承运人，而由托运人、单证托运人、控制方或者收货人直接或者间接委托的任何人。

7. “海运履约方”是指凡在货物到达船舶装货港至货物离开船舶卸货港期间履行或者承诺履行承运人任何义务的履约方。内陆承运人仅在履行或者承诺履行其完全在港区范围内的服务时方为海运履约方。

8. “托运人”是指与承运人订立运输合同的人。

9. “单证托运人”是指托运人以外的，同意在运输单证或者电子运输记录中记名为“托运人”的人。

10. “持有人”是指：

(a) 可转让运输单证的占有人；并且(i)单证为指示单证的，该单证所载明的托运人或者收货人，或者该单证的正式被背书人；或者(ii)单证为空白背书的指示单证或者不记名单证的，该单证的持单人；或者

(b) 根据第 9 条第 1 款述及的程序，可转让电子运输记录的被签发人或者受让人。

11. “收货人”是指根据运输合同或者根据运输单证或者电子运输记录有提货权的人。

12. 货物“控制权”是指根据第 10 章在运输合同下向承运人发出有关货物的指示的权利。

13. “控制方”是指根据第 51 条有权行使控制权的人。

14. “运输单证”是指承运人在运输合同下签发的单证，该单证：

(a) 证明承运人或者履约方收到了运输合同下的货物；并且

(b) 证明或者包含一项运输合同。

15. “可转让运输单证”是指通过“凭指示”或者“可转让”之类的措词，或者通过该单证所适用的法律承认具有同等效力的其他适当措词，表明货物已交运且应按照托运人的指示或者收货人的指示交付，或者应交付给持单人，且未明确声明其为“不可转让”或者“不得转让”的运输单证。

16. “不可转让运输单证”是指不是可转让运输单证的运输单证。

17. “电子通信”是指以电子、光学、数字或者类似方式生成、发送、接收或者存储信息，因而可以获取通信内容，供此后援引使用。

18. “电子运输记录”是指承运人在运输合同下以电子通信方式发出的一条或者数条电文中的信息，包括作为附件与电子运输记录有着逻辑联系，或者在承运人签发电子运输记录的同时或者之后以其他方式与之链接，从而成为电子运输记录一部分的信息，该信息：

(a) 证明承运人或者履约方收到了运输合同下的货物；并且

(b) 证明或者包含一项运输合同。

19. “可转让电子运输记录”是指：

(a) 通过“凭指示”或者“可转让”之类的措词，或者通过该记录所适用的法律承认具有同等效力的其他适当措词，表明货物已交运且应按照托运人的指示或者收货人的指示交付，且未明确声明其为“不可转让”或者“不得转让”，并且

(b) 其使用符合第9条第1款要求的电子运输记录。

20. “不可转让电子运输记录”是指不是可转让电子运输记录的电子运输记录。

21. “签发”可转让电子运输记录，是指按照确保该记录自生成至失去效力处于排他性控制之下的程序签发该记录。

22. “转让”可转让电子运输记录，是指转让对该记录的排他性控制。

23. “合同事项”是指运输单证或者电子运输记录中载明的与运输合同或者与货物有关的任何信息（包括条款、批注、签名和背书）。

24. “货物”是指承运人根据运输合同承运的任何种类的制品、商品和物件，包括不是由承运人或者不是以承运人名义提供的包装以及任何设备和集装箱。

25. “船舶”是指用于海上货物运输的任何船只。

26. “集装箱”是指任何型号的集装箱、运输罐柜或者板架、交换式车厢、或者拼装货物的任何类似货载单元及其附加设备。

27. “车辆”是指公路或者铁路货运车辆。

28. “运费”是指应向承运人支付的，根据运输合同运输货物的报酬。

29. “住所”是指(a)公司、其他法人、自然人社团或者法人社团的下列所在地：(i)法定处所或者组建地，或者主要注册办事处，以适用者为准，(ii)主要行政管理机构，或者(iii)主营业地；和(b)自然人的惯常居住地。

30. “管辖法院”是指一缔约国内，根据本国法院之间管辖权内部划分规则可以对某一争议行使管辖权的法院。

第2条 本公约的解释

在解释本公约时，应当考虑到本公约的国际性，考虑到促进统一适用本公约和在国际贸易中遵守诚信的需要。

第 3 条 形式要求

第 19 条第 2 款、第 23 条第 1 款至第 4 款、第 36 条第 1 款(b)项、(c)项和(d)项、第 40 条第 4 款(b)项、第 44 条、第 48 条第 3 款、第 51 条第 1 款(b)项、第 59 条第 1 款、第 63 条、第 66 条、第 67 条第 2 款、第 75 条第 4 款以及第 80 条第 2 款和第 5 款述及的通知、确认、同意、约定、声明和其他通信应当采用书面形式。经收发人同意的，可以为此目的使用电子通信。

第 4 条 抗辩和赔偿责任限制的适用

1. 本公约的规定，凡可为承运人提供抗辩或者限制其赔偿责任的，适用于以合同、侵权行为或者其他理由为依据，就运输合同所涉货物的灭失、损坏或者迟延交付，或者就违反本公约规定的其他任何义务，对下列人提起的任何司法程序或者仲裁程序：

- (a) 承运人或者海运履约方；
- (b) 船长、船员或者在船上履行服务的其他任何人；或者
- (c) 承运人或者海运履约方的受雇人。

2. 本公约的规定，凡可为托运人或者单证托运人提供抗辩的，适用于以合同、侵权行为或者其他理由为依据，对托运人、单证托运人或者其分合同人、代理人或者受雇人提起的任何司法程序或者仲裁程序。

第 2 章 适用范围

第 5 条 一般适用范围

1. 除第 6 条另有规定外，本公约适用于收货地和交货地位于不同国家，且海上运输装货港和同一海上运输卸货港位于不同国家的运输合同，条件是运输合同约定以下地点之一位于一缔约国：

- (a) 收货地；
- (b) 装货港；
- (c) 交货地；或者
- (d) 卸货港。

2. 本公约的适用不考虑船舶、承运人、履约方、托运人、收货人或者其他任何利益方的国籍。

第 6 条 特定除外情形

1. 本公约不适用于班轮运输中的下列合同：

- (a) 租船合同；和
 - (b) 使用船舶或者其中任何舱位的其他合同。
2. 本公约不适用于非班轮运输中的运输合同，但下列情形除外：
- (a) 当事人之间不存在使用船舶或者其中任何舱位的租船合同或者其他合同；并且
 - (b) 签发了运输单证或者电子运输记录。

第 7 条 对某些当事人的适用

虽有第 6 条的规定，如果收货人、控制方或者持有人不是被排除在本公约适用范围之外的租船合同或者其他运输合同的原始当事人，本公约仍然在承运人与此等当事人之间适用。但是，如果当事人是根据第 6 条被排除在外的运输合同的原始当事人，本公约在此等原始当事人之间不适用。

第 3 章 电子运输记录

第 8 条 电子运输记录的使用和效力

在不违反本公约所述要求的情况下：

- (a) 凡根据本公约应在运输单证上载明的内容，均可在电子运输记录中加以记载，但电子运输记录的签发和随后的使用须得到承运人和托运人的同意；并且
- (b) 电子运输记录的签发、排他性控制或者转让，与运输单证的签发、占有或者转让具有同等效力。

第 9 条 可转让电子运输记录的使用程序

1. 使用可转让电子运输记录，应当遵守包含以下内容的程序：
- (a) 向预期持有人签发和转让可转让电子运输记录的方法；
 - (b) 可转让电子运输记录保持完整性的保证；
 - (c) 持有人能够证明其持有人身份的方式；和
 - (d) 已向持有人交付货物的确认方式，或者根据第 10 条第 2 款或者第 47 条第 1 款(a)项(ii)目和(c)项，可转让电子运输记录已失去效力的确认方式。
2. 本条第 1 款中的程序应当在合同事项中载明且易于查明。

第 10 条 可转让运输单证或者可转让电子运输记录的替换

1. 已签发可转让运输单证，且承运人与持有人约定以可转让电子运输记

录替换该运输单证的：

(a) 持有人应当向承运人提交该运输单证，签发一份以上单证的，应当提交所有单证；

(b) 承运人应当向持有人签发一份可转让电子运输纪录，其中应包括一项替换该运输单证的声明；并且

(c) 该运输单证随即失去效力。

2. 已签发可转让电子运输记录，且承运人与持有人约定以可转让运输单证替换该电子运输记录的：

(a) 承运人应当向持有人签发一份替换该电子运输记录的可转让运输单证，其中应包括一项替换该电子运输记录的声明；并且

(b) 该电子运输记录随即失去效力。

第 4 章 承运人的义务

第 11 条 货物的运输和交付

承运人应当根据本公约，按照运输合同的条款将货物运至目的地并交给收货人。

第 12 条 承运人的责任期间

1. 承运人根据本公约对货物的责任期间，自承运人或者履约方为运输而接收货物时开始，至货物交付时终止。

2. (a) 收货地的法律或者条例要求将货物交给某当局或者其他第三方，承运人可以从该当局或者该其他第三方提取货物的，承运人的责任期间自承运人从该当局或者从该其他第三方提取货物时开始。

(b) 交货地的法律或者条例要求将货物交给某当局或者其他第三方，收货人可以从该当局或者该其他第三方提取货物的，承运人的责任期间至承运人将货物交给该当局或者该其他第三方时终止。

3. 为确定承运人的责任期间，各方当事人可以约定接收和交付货物的时间和地点，但运输合同条款作下述规定的即为无效：

(a) 接收货物的时间是在根据运输合同开始最初装货之后；或者

(b) 交付货物的时间是在根据运输合同完成最后卸货之前。

第 13 条 具体义务

1. 在第 12 条规定的责任期间内，除第 26 条另有规定外，承运人应当妥善而谨慎地接收、装载、操作、积载、运输、保管、照料、卸载并交付货物。

2. 虽有本条第 1 款规定，在不影响第 4 章其他规定以及第 5 章至第 7 章规定的情况下，承运人与托运人可以约定由托运人、单证托运人或者收货人装载、操作、积载或者卸载货物。此种约定应当在合同事项中载明。

第 14 条 特别适用于海上航程的义务

承运人必须在开航前、开航当时和海上航程中谨慎处理：

- (a) 使船舶处于且保持适航状态；
- (b) 妥善配备船员、装备船舶和补给供应品，且在整个航程中保持此种配备、装备和补给；并且
- (c) 使货舱、船舶所有其他载货处所和由承运人提供的载货集装箱适于且能安全接收、运输和保管货物，且保持此种状态。

第 15 条 可能形成危险的货物

虽有第 11 条和第 13 条规定，如果货物已对人身、财产或者环境形成实际危险，或者适度显现有可能在承运人责任期间内形成此种危险，承运人或者履约方可以拒绝接收或者装载货物，且可以采取包括将货物卸下、销毁或者使之不能致害等其他合理措施。

第 16 条 海上航程期间牺牲货物

虽有第 11 条、第 13 条和第 14 条规定，承运人或者履约方仍可以在海上牺牲货物，但应是为了共同安全，或者是为了保全同一航程中人命或者其他财产，使之免遭危险而合理作出此种牺牲。

第 5 章 承运人对灭失、损坏或者 迟延所负的赔偿责任

第 17 条 赔偿责任基础

1. 如果索赔人证明，货物灭失、损坏或者迟延交付，或者造成、促成了灭失、损坏或者迟延交付的事件或者情形是在第 4 章规定的承运人责任期间内发生的，承运人应当对货物灭失、损坏和迟延交付负赔偿责任。

2. 如果承运人证明，灭失、损坏或者迟延交付的原因或者原因之一不能归责于承运人本人的过失或者第 18 条述及的任何人的过失，可免除承运人根据本条第 1 款所负的全部或者部分赔偿责任。

3. 除证明不存在本条第 2 款规定的过失之外，如果承运人证明下列一种或者数种事件或者情形造成、促成了灭失、损坏或者迟延交付，也可免除承运人根据本条第 1 款规定所负的全部或者部分赔偿责任：

- (a) 天灾；
- (b) 海上或者其他通航水域的风险、危险和事故；
- (c) 战争、敌对行动、武装冲突、海盗、恐怖活动、暴乱和民变；
- (d) 检疫限制；政府、公共当局、统治者或者人民的干涉或者造成的障碍，包括非由承运人或者第 18 条述及的任何人所造成的滞留、扣留或者扣押；
- (e) 罢工、关厂、停工或者劳动受限；
- (f) 船上发生火灾；
- (g) 通过合理的谨慎无法发现的潜在缺陷；
- (h) 托运人、单证托运人、控制方或者根据第 33 条或者第 34 条托运人或者单证托运人对其作为承担责任的其他任何人的作为或者不作为；
- (i) 按照第 13 条第 2 款所述及的约定进行的货物装载、操作、积载或者卸载，除非承运人或者履约方代表托运人、单证托运人或者收货人实施此项活动；
- (j) 由于货物固有缺陷、品质或者瑕疵而造成的数量或者重量损耗或者其他任何灭失或者损坏；
- (k) 非由承运人或者代其行事的人所做包装不良或者标志欠缺、不清；
- (l) 海上救助或者试图救助人命；
- (m) 海上救助或者试图救助财产的合理措施；
- (n) 避免或者试图避免对环境造成危害的合理措施；或者
- (o) 承运人根据第 15 条和第 16 条所赋权利的作为。

4. 虽有本条第 3 款规定，有下列情形之一的，承运人仍应当对灭失、损坏或者迟延交付的全部或者部分负赔偿责任：

- (a) 索赔人证明，承运人或者第 18 条述及的人的过失造成、促成了承运人所依据的事件或者情形；或者
- (b) 索赔人证明，本条第 3 款所列事件或者情形以外的事件或者情形促成了灭失、损坏或者迟延交付，且承运人无法证明，该事件或者情形既不能归责于其本人的过失，也不能归责于第 18 条述及的任何人的过失。

5. 虽有本条第 3 款规定，在下列情况下，承运人还应当对灭失、损坏或者迟延交付的全部或者部分负赔偿责任：

- (a) 索赔人证明，造成或者可能造成，促成或者可能促成灭失、损坏或者迟延交付的原因是：(i)船舶不适航；(ii)配备船员、装备船舶和补给供应品不当；或者(iii)货舱、船舶其他载货处所或者由承运人提供的载货集装箱不适于且不能安全接收、运输和保管货物；并且
- (b) 承运人既无法证明：(i)本条第 5 款(a)项述及的任何事件或者情形未造

成灭失、损坏或者迟延交付，也无法证明：(ii)承运人遵守了第 14 条所规定的合理谨慎义务。

6. 承运人根据本条规定被免除部分赔偿责任的，承运人仅对根据本条应由其负赔偿责任的事件或者情形所造成的那部分灭失、损坏或者迟延交付负赔偿责任。

第 18 条 承运人为其他人负赔偿责任

下列人的作为或者不作为违反本公约对承运人规定的义务，承运人应当负赔偿责任：

- (a) 任何履约方；
- (b) 船长或者船员；
- (c) 承运人的受雇人或者履约方的受雇人；或者

(d) 履行或者承诺履行运输合同规定的承运人义务的其他任何人，以该人按照承运人的要求，或者在承运人的监督或者控制下直接或者间接作为为限。

第 19 条 海运履约方的赔偿责任

1. 符合下列条件的，海运履约方必须承担本公约对承运人规定的义务和赔偿责任，且有权享有本公约对承运人规定的抗辩和赔偿责任限制：

(a) 海运履约方在一缔约国为运输而接收了货物或者在一缔约国交付了货物，或者在一缔约国某一港口履行了与货物有关的各种活动；并且

(b) 造成灭失、损坏或者迟延交付的事件发生在：(i)货物到达船舶装货港至货物离开船舶卸货港的期间内；(ii)货物在海运履约方掌管期间内；或者(iii)海运履约方参与履行运输合同所载列任何活动的其他任何时间内。

2. 承运人约定在本公约对其规定的义务范围之外承担义务的，或者约定其赔偿责任限额高于本公约所规定的限额的，海运履约方不受该约定的约束，除非海运履约方明确约定接受该义务或者该更高限额。

3. 符合本条第 1 款所列条件的，对于受海运履约方委托，履行运输合同约定的承运人义务的人违反本公约对海运履约方规定的义务的作为或者不作为，海运履约方负赔偿责任。

4. 本公约规定概不要求船长或者船员、承运人的受雇人或者海运履约方的受雇人负赔偿责任。

第 20 条 连带赔偿责任

1. 对于货物灭失、损坏或者迟延交付，承运人和一个或者数个海运履约方均负有赔偿责任的，其赔偿责任为连带责任，但仅限于本公约所规定的限

额。

2. 在不影响第 61 条的情况下，上述所有人的累计赔偿责任不得超过本公约所规定的赔偿责任总限额。

第 21 条 迟延

未在约定时间内在运输合同约定的目的地交付货物，为迟延交付。

第 22 条 赔偿额的计算

1. 除第 59 条另有规定外，承运人对货物灭失或者损坏应支付的赔偿额，参照货物在根据第 43 条确定的交货地和交货时间的价值计算。

2. 货物的价值根据商品交易价格确定，无此种价格的，根据其市场价格确定，既无商品交易价格又无市场价格的，参照交货地同种类和同品质货物的通常价值确定。

3. 货物发生灭失或者损坏的，承运人对超出本条第 1 款和第 2 款所规定的赔偿额不负任何赔偿责任，除非承运人与托运人在第 16 章的限度内约定了赔偿额的不同计算方法。

第 23 条 发生灭失、损坏或者迟延时的通知

1. 除非已在交货前或者交货时，或者在灭失或者损坏不明显的情况下，在交货后交货地的七个工作日内向承运人或者向实际交付货物的履约方提交了表明此种灭失或者损坏一般性质的货物灭失或者损坏通知，否则，在无相反证据的情况下，推定承运人已按照合同项中有关货物的记载交付了货物。

2. 未向承运人或者履约方提交本条述及的通知，不得影响根据本公约对货物灭失或者损坏索赔的权利，也不得影响第 17 条所规定的举证责任分担。

3. 被交付货物的人与承运人或者与当时被要求承担赔偿责任的海运履约方对货物进行了联合检验的，无须就联合检验所查明的灭失或者损坏提交本条述及的通知。

4. 除非在交货后二十一个连续日内向承运人提交了迟延造成损失的通知，否则无须就迟延支付任何赔偿金。

5. 向实际交付货物的履约方提交本条述及的通知，与向承运人提交该通知具有同等效力；向承运人提交通知，与向海运履约方提交通知具有同等效力。

6. 对于任何实际发生的或者预想发生的灭失或者损坏，争议各方当事人应当为检验和清点货物相互提供一切合理便利，且应当为查询有关货物运输的记录和单证提供机会。

第 6 章 有关特定运输阶段的补充条款

第 24 条 绕航

绕航根据准据法构成违反承运人义务的，此种绕航本身不得剥夺本公约为承运人或者海运履约方提供的任何抗辩或者赔偿责任限制，但第 61 条规定的情形除外。

第 25 条 船舶上的舱面货

1. 在船舶舱面上载运货物，只能限于下列情形：

(a) 根据法律的要求进行此种运输；

(b) 货物载于适合舱面运输的集装箱内或者车辆内，而舱面专门适于载运此类集装箱或者车辆；或者

(c) 舱面运输符合运输合同或者相关行业的习惯、惯例或者做法。

2. 本公约有关承运人赔偿责任的规定，适用于根据本条第 1 款在舱面上载运的货物的灭失、损坏或者迟延交付，但根据本条第 1 款(a)项或者(c)项载运货物的，对于舱面载运货物涉及的特殊风险所造成的货物灭失、损坏或者迟延交付，承运人不负赔偿责任。

3. 在舱面上载运货物，不是本条第 1 款所准许的情形的，对于完全由于舱面载运货物所造成的货物灭失、损坏或者迟延交付，承运人负赔偿责任，且无权享有第 17 条规定的抗辩。

4. 第三方已善意取得可转让运输单证或者可转让电子运输记录的，承运人无权对其援用本条第 1 款(c)项的规定，除非合同事项载明可以在舱面上载运货物。

5. 承运人与托运人明确约定货物将载于舱内的，如果货物载于舱面造成任何灭失、损坏或者迟延交付，对于此种灭失、损坏或者迟延交付，承运人无权享有限制赔偿责任的利益。

第 26 条 海上运输之前或者之后的运输

如果货物灭失、损坏或者造成迟延交付的事件或者情形发生在承运人的责任期间内，但发生的时间仅在货物装上船舶之前或者仅在货物卸离船舶之后，本公约的规定不得优先于其他国际文书的下述条文，在此种灭失、损坏或者造成迟延交付的事件或者情形发生时：

(a) 根据该国际文书的规定，如果托运人已就发生货物灭失、损坏或者造成货物迟延交付的事件或者情形的特定运输阶段与承运人订有单独和直接的合同，本应适用于承运人全部活动或者任何活动的条文；

(b) 就承运人的赔偿责任、赔偿责任限制或者时效作了具体规定的条文；和

(c) 根据该文书，完全不能通过订立合同加以背离的条文，或者不能在损害托运人利益的情况下通过订立合同加以背离的条文。

第 7 章 托运人向承运人履行的义务

第 27 条 交付运输

1. 除非运输合同另有约定，否则托运人应当交付备妥待运的货物。在任何情况下，托运人交付的货物应当处于能够承受住预定运输的状态，包括货物的装载、操作、积载、绑扎、加固和卸载，且不会对人身或者财产造成损害。

2. 根据第 13 条第 2 款订有约定的，托运人应当妥善而谨慎地履行根据该约定承担的任何义务。

3. 集装箱或者车辆由托运人装载的，托运人应当妥善而谨慎地积载、绑扎和加固集装箱内或者车辆内的货物，使之不会对人身或者财产造成损害。

第 28 条 托运人与承运人在提供信息和指示方面的合作

如果有关货物正确操作和运输的信息处于被请求方的占有之下，或者有关货物正确操作和运输的指示是在被请求方能够合理提供的范围之内，且请求方无法以其他合理方式获取此种信息和指示，承运人和托运人应当就对方提出的提供此种信息和指示的请求作出响应。

第 29 条 托运人提供信息、指示和文件的义务

1. 托运人应当及时向承运人提供承运人无法以其他合理方式获取，且是为下述目的而合理需要的有关货物的信息、指示和文件：

(a) 为了正确操作和运输货物，包括由承运人或者履约方采取预防措施；并且

(b) 为了使承运人遵守公共当局有关预定运输的法律、条例或者其他要求，但承运人须及时将其需要信息、指示和文件事宜通知托运人。

2. 本条规定概不影响根据公共当局有关预定运输的法律、条例或者其他要求，提供有关货物的某些信息、指示和文件的任何特定义务。

第 30 条 托运人对承运人赔偿责任的基础

1. 对于承运人遭受的灭失或者损坏，如果承运人证明，此种灭失或者损坏是由于违反本公约规定的托运人义务而造成的，托运人应当负赔偿责任。

2. 灭失或者损坏的原因或者原因之一不能归责于托运人本人的过失或者第 34 条述及的任何人的过失的，免除托运人的全部或者部分赔偿责任，但托运人违反第 31 条第 2 款和第 32 条对其规定的义务所造成的灭失或者损坏，不在此列。

3. 托运人根据本条被免除部分赔偿责任的，托运人仅对因其本人的过失或者第 34 条述及的任何人的过失所造成的那部分灭失或者损坏负赔偿责任。

第 31 条 拟定合同事项所需要的信息

1. 托运人应当及时向承运人提供拟定合同事项以及签发运输单证或者电子运输记录所需要的准确信息，包括第 36 条第 1 款所述及的事项；合同事项中拟载明为托运人的当事人名称；有收货人的，收货人名称；须凭指示签发运输单证或者电子运输记录的，指示人名称。

2. 承运人收到根据本条第 1 款提供的信息时，理当认为托运人已对信息的准确性给予保证。托运人应当就此种信息不准确所导致的灭失或者损坏向承运人作出赔偿。

第 32 条 危险货物特别规则

当货物因本身性质或者特性而已对人身、财产或者环境形成危险，或者适度显现有可能形成此种危险时：

(a) 托运人应当在货物交付给承运人或者履约方之前，及时将货物的危险性质或者特性通知承运人。托运人未履行此项义务，且承运人或者履约方无法以其他方式知道货物危险性质或者特性的，托运人应当就未发通知所导致的灭失或者损坏向承运人负赔偿责任；

(b) 托运人应当根据货物预定运输任何阶段所适用的公共当局的法律、条例或者其他要求，对危险货物加标志或者标签。托运人未履行此项义务的，托运人应当就由此导致的灭失或者损坏向承运人负赔偿责任。

第 33 条 单证托运人享有托运人的权利并承担其义务

1. 单证托运人必须承担本章和第 55 条对托运人规定的义务和赔偿责任，且有权享有本章和第 13 章为托运人提供的权利和抗辩。

2. 本条第 1 款规定不影响托运人的义务、赔偿责任、权利或者抗辩。

第 34 条 托运人为其他人负赔偿责任

托运人委托包括受雇人、代理人 and 分合同人在内的任何人履行托运人任何义务的，对于此等人的作为或者不作为造成违反本公约规定的托运人义务，托运人负赔偿责任，但托运人委托承运人或者代表承运人行事的履约方履行托运人义务的，对于此等人的作为或者不作为，托运人不负赔偿责任。

第 8 章 运输单证和电子运输记录

第 35 条 运输单证或者电子运输记录的签发

除非托运人与承运人已约定不使用运输单证或者电子运输记录，或者不使用运输单证或者电子运输记录是行业习惯、惯例或者做法，否则，货物一经向承运人或者履约方交付运输，托运人，或者经托运人同意的单证托运人，有权按照托运人的选择，从承运人处获得：

(a) 不可转让运输单证，或者，符合第 8 条(a)项规定的，不可转让电子运输记录；或者

(b) 适当的可转让运输单证，或者，符合第 8 条(a)项规定的，可转让电子运输记录，除非托运人与承运人已约定不使用可转让运输单证或者可转让电子运输记录，或者不使用可转让运输单证或者可转让电子运输记录是行业习惯、惯例或者做法。

第 36 条 合同事项

1. 第 35 条述及的运输单证或者电子运输记录中的合同事项应当包括由托运人提供的下列信息：

- (a) 适合于运输的货名；
- (b) 识别货物所必需的主标志；
- (c) 货物包数、件数或者数量；和
- (d) 货物重量（如果已由托运人提供）。

2. 第 35 条述及的运输单证或者电子运输记录中的合同事项还应当包括：

- (a) 承运人或者履约方收到待运货物时货物表面状况的说明；
- (b) 承运人名称和地址；

(c) 承运人或者履约方收到货物日期、货物装船日期或者运输单证或者电子运输记录签发日期；和

(d) 运输单证可转让，且签发一份以上正本的，可转让运输单证的正本份数。

3. 第 35 条述及的运输单证或者电子运输记录中的合同事项还应当包括：

- (a) 收货人的名称和地址（如果收货人已由托运人指定）；
- (b) 船舶名称（如果已在运输合同中指明）；
- (c) 收货地和交货地（如果承运人已知交货地）；和
- (d) 装货港和卸货港（如果已在运输合同中指明）。

4. 就本条而言，本条第 2 款(a)项中“货物表面状况”一词是指在下述基础上确定的货物状况：

(a) 货物由托运人交付给承运人或者履约方时所装载货物进行的合理外部检验；和

(b) 承运人或者履约方在签发运输单证或者电子运输记录之前实际进行的任何进一步检验。

第 37 条 承运人的识别

1. 合同事项中载明承运人名称的，运输单证或者电子运输记录中凡是与此不一致的有关承运人身份的其他信息一概无效。

2. 合同事项中未按第 36 条第 2 款(b)项载明任何人为承运人，但合同事项载明货物已装上指定船舶的，推定该船舶的登记所有人为承运人，除非该登记所有人能够证明运输货物时该船舶处于光船租用之中，且能够指出该光船承租人及其地址，在这种情况下，推定该光船承租人为承运人。或者，船舶登记所有人可以通过指出承运人及其地址，推翻将其当作承运人的推定。光船承租人可以按照同样方式推翻将其当作承运人的任何推定。

3. 本条规定概不妨碍索赔人证明，承运人是合同事项所载明的人以外的人，或者是根据本条第 2 款所识别的人以外的人。

第 38 条 签名

1. 运输单证应当由承运人或者代其行事的人签名。

2. 电子运输记录应当包含承运人或者代其行事的人的电子签名。凭借此种电子签名，应当能够识别与该电子运输记录有关的签名人，且表明承运人对该电子运输记录的授权。

第 39 条 合同事项不完备

1. 合同事项中缺少第 36 条第 1 款、第 2 款或者第 3 款述及的一项或者数项内容，或者这些内容不准确，本身不影响运输单证或者电子运输记录的法律性质或者法律效力。

2. 合同事项包含日期而未载明其含义的：

(a) 如果合同事项载明货物已装船，该日期视为运输单证或者电子运输记录中载明的全部货物的装船日期；或者

(b) 如果合同事项未载明货物已装船，该日期视为承运人或者履约方收到货物的日期。

3. 合同事项未载明承运人或者履约方收到货物时货物表面状况的，该合同事项视为已载明承运人或者履约方收到货物时货物表面状况良好。

第 40 条 对合同事项中货物相关信息作出保留

1. 在下列条件下，承运人应当对第 36 条第 1 款中述及的信息作出保留，指出承运人对于托运人所提供信息的准确性不负责任：

(a) 承运人实际知道运输单证或者电子运输记录中的任何重要声明有虚假或者误导内容；或者

(b) 承运人有合理的理由认为运输单证或者电子运输记录中的任何重要声明有虚假或者误导内容。

2. 在不影响本条第 1 款的情况下，承运人可以按照本条第 3 款和第 4 款规定的情形和方式，对第 36 条第 1 款中述及的信息作出保留，指出承运人对于托运人所提供信息的准确性不负责任。

3. 货物不放在封闭集装箱内或者封闭车辆内交付给承运人或者履约方运输，或者货物放在封闭集装箱内或者封闭车辆内交付且承运人或者履约方实际检验了货物的，在下述条件下，承运人可以对第 36 条第 1 款中述及的信息作出保留：

(a) 承运人无实际可行或者商业上合理的方式核对托运人提供的信息，在这种情况下，承运人可以注明其无法核对的信息；或者

(b) 承运人有合理的理由认为托运人所提供的信息不准确，在这种情况下，承运人可以列入一个条款，提供其合理认为准确的信息。

4. 货物放在封闭集装箱内或者封闭车辆内交付给承运人或者履约方运输的，承运人可以就下列条款中述及的信息作出保留：

(a) 第 36 条第 1 款(a)项、(b)项或者(c)项，条件是：

(i) 集装箱内或者车辆内货物未经过承运人或者履约方实际检验；并且

(ii) 无论承运人还是履约方均未在签发运输单证或者电子运输记录之前以其他方式实际知道集装箱内或者车辆内货物的情况；和

(b) 第 36 条第 1 款(d)项，条件是：

(i) 无论承运人还是履约方均未对集装箱或者车辆称重，且托运人和承运人均未在装运货物之前约定对集装箱或者车辆称重并将其重量记载在合同事项中；或者

(ii) 无实际可行或者商业上合理的方式核对集装箱或者车辆重量。

第 41 条 合同事项的证据效力

除合同事项已按照第 40 条规定的情形和方式作了保留外：

(a) 运输单证或者电子运输记录是承运人收到合同事项中所记载货物的初步证据；

(b) 在下列情况下，承运人就任何合同事项提出的相反证据不予接受：

(i) 此种合同事项载于已转让给善意行事第三方的可转让运输单证或者可转让电子运输记录，或者

(ii) 此种合同事项载于载明必须交单提货，且已转让给善意行事收货人的不可转让运输单证。

(c) 承运人提出的针对善意行事收货人的相反证据，在该收货人依赖载于不可转让运输单证或者不可转让电子运输记录中的下述任何合同事项时，不予接受：

(i) 第 36 条第 1 款中述及的合同事项，此种合同事项由承运人提供；

(ii) 集装箱的号码、型号和识别号，而非集装箱封条的识别号；和

(iii) 第 36 条第 2 款中述及的合同事项。

第 42 条 “预付运费”

合同事项载有“预付运费”声明或者类似性质声明的，承运人不能以运费尚未支付这一主张对抗持有人或者收货人。持有人或者收货人也是托运人的，本条不适用。

第 9 章 货物交付

第 43 条 接受交货的义务

当货物到达目的地时，要求交付货物的收货人应当在运输合同约定的时间或者期限内，在运输合同约定的地点接受交货，无此种约定的，应当在考虑到合同条款和行业习惯、惯例或者做法以及运输情形，能够合理预期的交货时间和地点接受交货。

第 44 条 确认收到的义务

收货人应当按照交付货物的承运人或者履约方的要求，以交货地的习惯方式确认从承运人或者履约方收到了货物。收货人拒绝确认收到货物的，承运人可以拒绝交付。

第 45 条 未签发可转让运输单证或者可转让电子运输记录时的交付

未签发可转让运输单证或者可转让电子运输记录的：

(a) 承运人应当根据第 43 条述及的时间和地点将货物交付给收货人。声称是收货人的人未按照承运人的要求适当表明其为收货人的，承运人可以拒绝交付；

(b) 收货人的名称和地址未在合同事项中载明的，控制方应当在货物到达目的地前或者在货物到达目的地时，将收货人的名称和地址告知承运人；

(c) 在不影响第 48 条第 1 款的情况下，如果货物未能交付是因为(i)收货人接到了到货通知而未在第 43 条述及的时间或者期限内货物到达目的地后向承运人主张提取货物，(ii)承运人因声称是收货人的人未适当表明其为收货人而拒绝交货，或者(iii)承运人经合理努力无法确定收货人，请求就货物的交付发出指示，则承运人可以通知控制方，请求就货物的交付发出指示。承运人经合理努力无法确定控制方的，承运人可以通知托运人，请求就货物的交付发出指示。承运人经合理努力无法确定控制方或者托运人的，承运人可以通知单证托运人，请求就货物的交付发出指示；

(d) 承运人根据本条(c)项按照控制方、托运人或者单证托运人的指示交付货物的，解除承运人在运输合同下交付货物的义务。

第 46 条 签发必须提交的不可转让运输单证时的交付

签发不可转让运输单证，其中载明必须交单提货的：

(a) 承运人应当在收货人按照承运人的要求适当表明其为收货人并提交不可转让单证时，在第 43 条述及的时间和地点将货物交付给收货人。声称是收货人的人不能按照承运人的要求适当表明其为收货人的，承运人可以拒绝交付，未提交不可转让单证的，承运人应当拒绝交付。所签发不可转让单证有一份以上正本的，提交一份正本单证即可，其余正本单证随即失去效力；

(b) 在不影响第 48 条第 1 款的情况下，如果货物未能交付是因为(i)收货人接到了到货通知而未在第 43 条述及的时间或者期限内货物到达目的地后向承运人主张提取货物，(ii)承运人因声称是收货人的人未适当表明其为收货人或者未提交单证而拒绝交货，或者(iii)承运人经合理努力无法确定收货人，请求就货物的交付发出指示，则承运人可以通知托运人，请求就货物的交付发出指示。承运人经合理努力无法确定托运人的，承运人应当通知单证托运人，请求就货物的交付发出指示；

(c) 承运人根据本条(b)项按照托运人或者单证托运人的指示交付货物的，解除承运人在运输合同下交付货物的义务，而不考虑是否已向承运人提交不可转让运输单证。

第 47 条 签发可转让运输单证或者可转让电子运输记录时的交付

1. 签发可转让运输单证或者可转让电子运输记录的：

(a) 可转让运输单证或者可转让电子运输记录的持有人有权在货物到达目的地后向承运人主张提取货物，在这种情况下，下列要求之一得到满足时，承运人即应当第 43 条述及的时间和地点将货物交付给该持有人：

(i) 该持有人提交了可转让运输单证，该持有人为第 1 条第 10 款(a)项(i)目

述及的人的，还适当表明了其身份；或者

(ii) 该持有人按照第 9 条第 1 款述及的程序证明其为可转让电子运输记录的持有人。

(b) 本款(a)项(i)目或者(a)项(ii)目所列要求未得到满足的，承运人应当拒绝交付；

(c) 所签发可转让运输单证有一份以上正本，且该单证中注明正本份数的，提交一份正本单证即可，其余正本单证随即失去效力。使用可转让电子运输记录的，按照第 9 条第 1 款规定的程序一经向持有人交付货物，该电子运输记录随即失去效力；

2. 在不影响第 48 条第 1 款的情况下，可转让运输单证或者可转让电子运输记录明确规定可以不提交运输单证或者电子运输记录交付货物的，适用下列规则：

(a) 如果货物未能交付是因为(i)持有人接到了到货通知而未在第 43 条述及的时间或者期限内向承运人主张提取货物，(ii)承运人因声称是持有人的人未适当表明其为第 1 条第 10 款(a)项(i)目所述及的人之一而拒绝交货，或者(iii)承运人经合理努力无法确定持有人，请求就货物的交付发出指示，则承运人可以通知托运人，请求就货物的交付发出指示。承运人经合理努力无法确定托运人的，承运人应当通知单证托运人，请求就货物的交付发出指示；

(b) 承运人根据本条第 2 款(a)项按照托运人或者单证托运人的指示交付货物的，解除承运人在运输合同下向持有人交付货物的义务，而不考虑是否已向承运人提交可转让运输单证，也不考虑凭可转让电子运输记录主张提货的人是否已按照第 9 条第 1 款述及的程序证明其为持有人；

(c) 承运人根据本条第 2 款(e)项对持有人负赔偿责任的，根据本条第 2 款(a)项发出指示的人应当补偿承运人由此遭受的损失。该人未能按照承运人的合理要求提供适当担保的，承运人可以拒绝遵守这些指示；

(d) 一人在承运人已根据本条第 2 款(b)项交付货物后成为可转让运输单证或者可转让电子运输记录的持有人，仍根据此项交货前的合同安排或者其他安排取得对承运人除主张提货权以外的运输合同下的权利；

(e) 虽有本条第 2 款(b)项和第 2 款(d)项的规定，一持有人在此项交货后成为持有人，在其成为持有人时不知道且理应不可能知道此项交货的，取得可转让运输单证或者可转让电子运输记录所包含的权利。合同事项载明预计到货时间，或者载明如何获取有关货物是否已交付的信息的，推定该持有人在成为持有人时已知道或者理应能够知道货物的交付。

第 48 条 货物仍未交付

1. 在本条中，只有在下列情形下，货物到达目的地后应当被视为仍未交付：

- (a) 收货人未根据本章的规定，在第 43 条述及的时间和地点接受交货；
- (b) 控制方、持有人、托运人或者单证托运人无法被找到，或者未根据第 45 条、第 46 条和第 47 条向承运人发出适当指示；
- (c) 根据第 44 条、第 45 条、第 46 条和第 47 条，承运人有权或者必须拒绝交付货物；
- (d) 根据请求交货地的法律条例，不允许承运人向收货人交付货物；或者
- (e) 承运人无法交付货物的其他情形。

2. 在不影响承运人可以向托运人、控制方或者收货人主张其他任何权利的情况下，货物仍未交付的，由有权提取货物的人承担风险和费用，承运人可以根据情况的合理要求就货物采取行动，其中包括：

- (a) 将货物存放在任何合适地方；
- (b) 货物载于集装箱内或者车辆内的，打开包装，或者就货物采取其他行动，包括转移货物；并且
- (c) 按照惯例，或者根据货物当时所在地的法律条例，将货物出售或者销毁。

3. 只有在承运人已就本条第 2 款所设想的行动，向合同事项中载明的货物到达目的地时可能存在的任何被通知人，并向承运人知道的收货人、控制方或者托运人这三种人之一，按照所列顺序发出合理通知之后，承运人方可行使本条第 2 款规定的权利。

4. 货物根据本条第 2 款(c)项出售的，承运人应当为有权提取货物的人的利益代为保管出售货物的价款，但可从中扣除承运人承担的任何费用和应付给承运人的与运输这些货物有关的其他任何款项。

5. 对于在本条所规定的货物仍未交付期间内发生的货物灭失或者损坏，承运人不负赔偿责任，除非索赔人证明，此种灭失或者损坏是由于承运人未能在当时的情况下采取应有的合理步骤保存货物所致，且承运人已知道或者本应知道不采取此种步骤将给货物造成的灭失或者损坏。

第 49 条 货物留置

本公约的规定概不影响承运人或者履约方可以根据运输合同或者准据法留置货物，为应付款的偿付获得担保的权利。

第 10 章 控制方的权利

第 50 条 控制权的行使和范围

1. 控制权只能由控制方行使，且仅限于：

(a) 就货物发出指示或者修改指示的权利，此种指示不构成对运输合同的变更；

(b) 在计划挂靠港，或者在内陆运输情况下在运输途中的任何地点提取货物的权利；和

(c) 由包括控制方在内的其他任何人取代收货人的权利。

2. 控制权存在于第 12 条规定的整个承运人责任期间，该责任期间届满时即告终止。

第 51 条 控制方的识别和控制权的转让

1. 除本条第 2 款、第 3 款和第 4 款述及的情形外，

(a) 托运人为控制方，除非托运人在订立运输合同时指定收货人、单证托运人或者其他人为控制方；

(b) 控制方有权将控制权转让给其他人。此种转让在转让人向承运人发出转让通知时对承运人产生效力，受让人于是成为控制方；并且

(c) 控制方行使控制权时，应当适当表明其身份。

2. 已签发不可转让运输单证，其中载明必须交单提货的：

(a) 托运人为控制方，且可以将控制权转让给运输单证中指定的收货人，该运输单证可不经背书转让给该人。所签发单证有一份以上正本的，应当转让所有正本单证，方可实现控制权的转让；并且

(b) 为了行使控制权，控制方应当提交单证且适当表明其身份。所签发单证有一份以上正本的，应当提交所有正本单证，否则不能行使控制权。

3. 签发可转让运输单证的：

(a) 持有人为控制方，所签发可转让运输单证有一份以上正本的，持有人得到所有正本单证，方可成为控制方；

(b) 持有人可以根据第 57 条，通过将可转让运输单证转让给其他人而转让控制权。所签发单证有一份以上正本的，应当向该人转让所有正本单证，方可实现控制权的转让；并且

(c) 为了行使控制权，持有人应当向承运人提交可转让运输单证，持有人是第 1 条第 10 款(a)项(i)目述及的其中一种人的，应当适当表明其身份。所签发单证有一份以上正本的，应当提交所有正本单证，否则不能行使控制权。

4. 签发可转让电子运输记录的：

(a) 持有人为控制方；

(b) 持有人可以按照第 9 条第 1 款述及的程序，通过转让可转让电子运输记录，将控制权转让给其他人；并且

(c) 为了行使控制权，持有人应当按照第 9 条第 1 款述及的程序证明其为持有人。

第 52 条 承运人执行指示

1. 除本条第 2 款和第 3 款另有规定外，在下列条件下，承运人应当执行第 50 条述及的指示：

- (a) 发出此种指示的人有权行使控制权；
- (b) 该指示送达承运人时即能按照其中的条件合理地执行；并且
- (c) 该指示不会干扰承运人的正常营运，包括其交付作业。

2. 在任何情况下，控制方均应当偿还承运人根据本条勤勉执行任何指示而可能承担的合理的额外费用，且应当补偿承运人可能由于此种执行而遭受的灭失或者损坏，包括为承运人可能赔付其他所载运货物的灭失或者损坏而作出赔偿。

3. 按照承运人的合理预计，根据本条执行指示将产生额外费用、灭失或者损坏的，承运人有权从控制方处获得与之数额相当的担保。未提供此种担保的，承运人可以拒绝执行指示。

4. 承运人违反本条第 1 款对其规定的义务，未遵守控制方指示而造成货物灭失、损坏或者迟延交付的，承运人所负的赔偿责任应当根据第 17 条至第 23 条确定，承运人应付的赔偿额应当根据第 59 条至第 61 条确定。

第 53 条 视为交货

根据第 52 条第 1 款按照指示交付货物，视为在目的地交货，第 9 章中有关此种交货的规定适用于此种货物。

第 54 条 运输合同的变更

1. 控制方是唯一可以与承运人约定对运输合同的变更的人，但第 50 条第 1 款(b)项和(c)项述及的内容除外。

2. 对运输合同的变更，包括第 50 条第 1 款(b)项和(c)项述及的内容，应当在可转让运输单证或者必须提交的不可转让运输单证上记载或者并入可转让电子运输记录，或者在控制方提出要求时，应当在不可转让运输单证上记载或者并入不可转让电子运输记录。凡作此种记载或者并入的变更，均应当根据第 38 条签名。

第 55 条 向承运人提供补充信息、指示或者文件

1. 控制方应当按照承运人或者履约方的要求，及时提供承运人履行其在运输合同下义务而可能合理需要的有关货物的信息、指示或者文件，此种信

息、指示或者文件尚未由托运人提供，且承运人无法以其他方式合理获得。

2. 承运人经合理努力无法确定控制方，或者控制方无法向承运人提供适当信息、指示或者文件的，应当由托运人提供此种信息、指示或者文件。承运人经合理努力无法确定托运人的，应当由单证托运人提供此种信息、指示或者文件。

第 56 条 协议变更

运输合同当事人可以协议变更第 50 条第 1 款(b)项和(c)项、第 50 条第 2 款和第 52 条的效力。当事人还可以限制或者排除第 51 条第 1 款(b)项所述及的控制权的可转让性。

第 11 章 权利转让

第 57 条 签发可转让运输单证或者可转让电子运输记录的

1. 签发可转让运输单证的，其持有人可以通过向其他人转让该运输单证而转让其中包含的各项权利：

(a) 是指示单证的，须正式背书给该其他人，或者须空白背书；或者

(b) 是(i)不记名单证或者空白背书单证的，或者是(ii)凭记名人指示开出的单证，且转让发生在第一持有人与该记名人之间的，无须背书。

2. 签发可转让电子运输记录的，不论该电子运输记录是凭指示开出还是凭记名人指示开出，其持有人均可以按照第 9 条第 1 款述及的程序，通过转让该电子运输记录，转让其中包含的各项权利。

第 58 条 持有人的赔偿责任

1. 在不影响第 55 条的情况下，非托运人的持有人，未行使运输合同下任何权利的，不能只因为是持有人而负有运输合同下的任何赔偿责任。

2. 非托运人的持有人，行使运输合同下任何权利的，负有运输合同对其规定的任何赔偿责任，但此种赔偿责任须载入可转让运输单证或者可转让电子运输记录，或者可以从其中查明。

3. 就本条第 1 款和第 2 款而言，非托运人的持有人不能只因为下列作为而被视为行使运输合同下的任何权利：

(a) 该持有人根据第 10 条与承运人约定，以可转让电子运输记录替换可转让运输单证，或者以可转让运输单证替换可转让电子运输记录；或者

(b) 该持有人根据第 57 条转让其权利。

第 12 章 赔偿责任限额

第 59 条 赔偿责任限额

1. 除第 60 条以及第 61 条第 1 款另有规定外，承运人对于违反本公约对其规定的义务所负赔偿责任的限额，按照索赔或者争议所涉货物的件数或者其他货运单位计算，每件或者每个其他货运单位 875 个计算单位，或者按照索赔或者争议所涉货物的毛重计算，每公斤 3 个计算单位，以两者中较高限额为准，但货物价值已由托运人申报且在合同事项中载明的，或者承运人与托运人已另行约定高于本条所规定的赔偿责任限额的，不在此列。

2. 货物载于集装箱、货盘或者拼装货物的类似装运器具内，或者载于车辆内运输的，合同事项中载列的载于此种装运器具内或者车辆内的货物件数或者货运单位数，视为货物件数或者货运单位数。未载列的，载于此种装运器具内或者车辆内的货物视为一个货运单位。

3. 本条述及的计算单位，是国际货币基金组织定义的特别提款权。本条述及的限额，须按照一国国家货币在判决日或者裁决日，或者在当事人约定日的币值折算成该国货币。一缔约国是国际货币基金组织成员国的，该国货币对特别提款权的比价，须按照国际货币基金组织当日对其业务和交易实行的计价换算方法计算。一缔约国不是国际货币基金组织成员国的，该国货币对特别提款权的比价，须按照该国确定的方式计算。

第 60 条 迟延造成损失的赔偿责任限额

除第 61 条第 2 款另有规定外，对迟延造成货物灭失或者损坏的赔偿额，应当按照第 22 条计算，对迟延造成经济损失的赔偿责任限额，是相当于迟交货物应付运费两倍半的数额。根据本条以及第 59 条第 1 款确定的赔付总额，不得超过所涉货物全损时根据第 59 条第 1 款确定的限额。

第 61 条 赔偿责任限制权的丧失

1. 如果索赔人证明，违反本公约规定的承运人义务所造成的损失，是由于声称有权限制赔偿责任的人本人故意造成此种损失的作为或者不作为所导致的，或者是明知可能产生此种损失而轻率地作为或者不作为所导致的，则承运人或者第 18 条述及的任何人，无权根据第 59 条的规定或者按照运输合同的约定享有限制赔偿责任的利益。

2. 如果索赔人证明，迟延交付是由于声称有权限制赔偿责任的人本人故意造成迟延损失的作为或者不作为所导致的，或者是明知可能产生此种损失而轻率地作为或者不作为所导致的，则承运人或者第 18 条述及的任何人，无权根据第 60 条的规定享有限制赔偿责任的利益。

第 13 章 时效

第 62 条 时效期间

1. 两年时效期间期满后，不得就违反本公约下的一项义务所产生的索赔或者争议提起司法程序或者仲裁程序。

2. 本条第 1 款述及的时效期间，自承运人交付货物之日起算，未交付货物或者只交付了部分货物的，自本应交付货物最后之日起算。时效期间的起算日不包括在该期间内。

3. 即使本条第 1 款规定的时效期间期满，一方当事人仍然可以提出索赔作为抗辩，或者以此抵消对方当事人提出的索赔。

第 63 条 时效的延长

第 62 条规定的时效期间不得中止或者中断，但被索赔人可以在时效期间的任何时间，通过向索赔人声明而延长该时效期间。该时效期间可以经再次声明或者多次声明进一步延长。

第 64 条 追偿诉讼

被认定负有责任的人，可以在第 62 条规定的时效期间期满后提起追偿诉讼，提起该追偿诉讼的时效期间以下列较晚者为准：

(a) 提起程序的管辖地准据法所允许的时效期间内；或者

(b) 自追偿诉讼提起人解决原索赔之日起，或者自收到向其本人送达的起诉文书之日（以较早者为准）起九十日内。

第 65 条 对被识别为承运人的人的诉讼

对光船承租人或者对根据第 37 条第 2 款被识别为承运人的人的诉讼，可以在第 62 条规定的时效期间期满后提起，提起该诉讼的时效期间以下列较晚者为准：

(a) 提起程序的管辖地准据法所允许的时效期间内；或者

(b) 自识别承运人之日起，或者自船舶登记所有人或者光船承租人根据第 37 条第 2 款推翻其为承运人的推定之日起九十日内。

第 14 章 管辖权

第 66 条 对承运人的诉讼

除非运输合同载有一项符合第 67 条或者第 72 条的排他性法院选择协议，

否则原告有权根据本公约在下列管辖法院之一对承运人提起司法程序：

- (a) 对下列地点之一拥有管辖权的一管辖法院：
 - (i) 承运人的住所；
 - (ii) 运输合同约定的收货地；
 - (iii) 运输合同约定的交货地；或者
 - (iv) 货物的最初装船港或者货物的最终卸船港；或者

(b) 为裁定本公约下可能产生的向承运人索赔事项，托运人与承运人在协议中指定的一个或者数个管辖法院。

第 67 条 法院选择协议

1. 根据第 66 条(b)项选择的法院，只有经合同当事人协议约定，且只有授予管辖权协议满足下列各项条件，方能对合同当事人之间的争议具有排他性管辖权：

(a) 该协议载于清楚载明各方当事人名称和地址的批量合同，此种批量合同或者(i)是单独协商订立，或者(ii)载有一则存在一项排他性法院选择协议的明确声明，且指出批量合同中载有该协议的部分；并且

(b) 该协议清楚指定某一缔约国的数个法院或者某一缔约国的一个或者数个特定法院。

2. 根据本条第 1 款订立的排他性法院选择协议，只有满足下列各项条件，方能对不是批量合同当事人的人具有约束力：

- (a) 该法院位于第 66 条(a)项所指定的地点之一；
- (b) 该协议载于运输单证或者电子运输记录；
- (c) 关于诉讼提起地法院以及该法院拥有排他性管辖权的通知已及时、正确地发给该人；并且
- (d) 受案法院的法律承认该排他性法院选择协议对该人具有约束力。

第 68 条 对海运履约方的诉讼

原告有权在对下列地点之一拥有管辖权的管辖法院，根据本公约对海运履约方提起司法程序：

(a) 海运履约方的住所；或者

(b) 海运履约方接收货物的港口或者海运履约方交付货物的港口，或者海运履约方执行与货物有关的各种活动的港口。

第 69 条 不另增管辖权地

除第 71 条和第 72 条另有规定外，不得在不是根据第 66 条或者第 68 条指定的法院，根据本公约对承运人或者海运履约方提起司法程序。

第 70 条 扣留以及临时措施或者保全措施

本公约的规定概不影响对临时措施或者保全措施，包括对扣留的管辖权。除非符合下列条件，否则临时措施或者保全措施执行地所在国的法院不享有裁定案件实体的管辖权：

- (a) 符合本章的要求；或者
- (b) 一项国际公约在该国适用的，该国际公约作此规定。

第 71 条 诉讼合并和移转

1. 除非根据第 67 条或者第 72 条存在一项具有约束力的排他性法院选择协议，就同一事件同时对承运人和海运履约方提起一项共同诉讼的，只能在同时根据第 66 条和第 68 条指定的一法院提起该诉讼。无上述这类法院的，可以在根据第 68 条(b)项指定的一法院，在其存在的情况下提起该诉讼。

2. 除非根据第 67 条或者第 72 条存在一项具有约束力的排他性法院选择协议，承运人或者海运履约方提起的诉讼寻求一项不承担赔偿责任声明的，或者提起的其他任何诉讼将剥夺一人根据第 66 条或者第 68 条选择诉讼地的权利的，该承运人或者海运履约方应当在被告已选择根据第 66 条或者第 68 条（两者以适用者为准）所指定的法院的情况下，根据被告的要求撤回该诉讼，然后可以在该法院重新提起诉讼。

第 72 条 争议产生后的协议和被告应诉时的管辖权

1. 争议产生后，争议各方当事人可以协议约定在任何管辖法院解决争议。
2. 被告在一管辖法院应诉，未根据该法院的规则提出管辖权异议的，该法院拥有管辖权。

第 73 条 承认和执行

1. 根据本公约拥有管辖权的一法院在一缔约国作出的裁决，应当在另一缔约国根据该另一缔约国的法律得到承认和执行，但两国须已根据第 74 条作出声明。

2. 一法院可以以其法律所提供的拒绝承认和执行的理由为根据，拒绝给予承认和执行。

3. 本章不得影响加入本公约的区域经济一体化组织对其成员国彼此承认

或者执行判决适用本组织的规则，不论这些规则的通过时间是在本公约之前还是之后。

第 74 条 第 14 章的适用

本章的规定只能对根据第 91 条声明其将受本章规定约束的缔约国具有约束力。

第 15 章 仲裁

第 75 条 仲裁协议

1. 除本章另有规定外，当事人可以协议约定，任何根据本公约运输货物可能产生的争议均应当提交仲裁。

2. 仲裁程序应当按照对承运人提起索赔的人的选择：

- (a) 在仲裁协议为此目的指定的任何地点进行；或者
- (b) 在一国的其他任何地点进行，下列任何地点位于该国即可：
 - (i) 承运人的住所；
 - (ii) 运输合同约定的收货地；
 - (iii) 运输合同约定的交货地；或者
 - (iv) 货物的最初装船港或者货物的最终卸船港。

3. 仲裁协议指定的仲裁地对仲裁协议当事人之间的争议具有约束力，条件是，载有该仲裁协议的批量合同清楚载明各方当事人的名称和地址，且该批量合同属于下列情况之一：

- (a) 是单独协商订立的；或者
- (b) 载有一则存在一项仲裁协议的明确声明，且指出批量合同中载有该仲裁协议的部分。

4. 仲裁协议已根据本条第 3 款订立的，该协议指定的仲裁地，只有满足下列条件，方能对不是批量合同当事人的人具有约束力：

- (a) 该协议指定的仲裁地位于本条第 2 款(b)项述及的地点之一；
- (b) 该协议载于运输单证或者电子运输记录；
- (c) 仲裁地通知已及时、正确地发给受仲裁协议约束的人；并且
- (d) 准据法准许该人受该仲裁协议的约束。

5. 本条第 1 款、第 2 款、第 3 款和第 4 款的规定，视为每一仲裁条款或者仲裁协议的一部分，此种条款或者协议的规定，凡与其不一致的，一概无效。

第 76 条 非班轮运输中的仲裁协议

1. 非班轮运输的运输合同由于下列原因而适用本公约或者本公约规定的，本公约的规定概不影响该运输合同中仲裁协议的可执行性：

(a) 适用第 7 条；或者

(b) 各方当事人自愿在本来不受本公约管辖的运输合同中纳入本公约。

2. 虽有本条第 1 款规定，运输单证或者电子运输记录由于适用第 7 条而适用本公约的，其中的仲裁协议仍受本章的管辖，除非此种运输单证或者电子运输记录：

(a) 载明了因适用第 6 条而被排除在本公约适用范围之外的租船合同或者其他合同的各方当事人和日期；并且

(b) 以具体提及方式纳入了租船合同或者其他合同中载有仲裁协议规定的条款。

第 77 条 争议产生后的仲裁协议

虽有本章和第 14 章的规定，争议产生后，争议各方当事人仍可以协议约定在任何地点以仲裁方式解决争议。

第 78 条 第 15 章的适用

本章的规定只能对根据第 91 条声明其将受本章规定约束的缔约国具有约束力。

第 16 章 合同条款的有效性

第 79 条 一般规定

1. 除非本公约另有规定，运输合同中的条款，凡有下列情形之一的，一概无效：

(a) 直接或者间接，排除或者限制承运人或者海运履约方在本公约下所承担的义务；

(b) 直接或者间接，排除或者限制承运人或者海运履约方对违反本公约下的义务所负的赔偿责任；或者

(c) 将货物的保险利益转让给承运人或者第 18 条述及的人。

2. 除非本公约另有规定，运输合同中的条款，凡有下列情形之一的，一概无效：

(a) 直接或者间接，排除、限制或者增加托运人、收货人、控制方、持有

人或者单证托运人在本公约下所承担的义务；或者

(b) 直接或者间接，排除、限制或者增加托运人、收货人、控制方、持有人或者单证托运人对违反本公约下任何义务所负的赔偿责任。

第 80 条 批量合同特别规则

1. 虽有第 79 条的规定，在承运人与托运人之间，本公约所适用的批量合同可以约定增加或者减少本公约中规定的权利、义务和赔偿责任。

2. 根据本条第 1 款作出的背离，仅在下列情况下具有约束力：

(a) 批量合同载有一则该批量合同背离本公约的明确声明；

(b) 批量合同(i)是单独协商订立的，或者(ii)明确指出批量合同中载有背离内容的部分；

(c) 给予了托运人按照符合本公约的条款和条件订立运输合同，而不根据本条作出任何背离的机会，且向托运人通知了此种机会；并且

(d) 背离既不是(i)以提及方式从另一文件并入，也不是(ii)包含在不经协商的附合合同中。

3. 承运人的公开运价表和服务表、运输单证、电子运输记录或者类似文件不是本条第 1 款所指的批量合同，但批量合同可以通过提及方式并入此类文件，将其作为合同条款。

4. 本条第 1 款既不适用于第 14 条(a)项和(b)项、第 29 条和第 32 条中规定的权利和义务或者因违反这些规定而产生的赔偿责任，也不适用于因第 61 条述及的作为或者不作为而产生的任何赔偿责任。

5. 批量合同满足本条第 2 款要求的，其中背离本公约的条款，须满足下列条件，方能在承运人与非托运人的其他任何人之间适用：

(a) 该人已收到明确记载该批量合同背离本公约的信息，且已明确同意受此种背离的约束；并且

(b) 此种同意不单在承运人的公开运价表和服务表、运输单证或者电子运输记录上载明。

6. 一方当事人对背离本公约主张利益的，负有证明背离本公约的各项条件已得到满足的举证责任。

第 81 条 活动物和某些其他货物特别规则

虽有第 79 条的规定，在不影响第 80 条的情况下，运输合同可以排除或者限制承运人和海运履约方的义务或者赔偿责任，条件是：

(a) 货物是活动物，但如果索赔人证明，货物灭失、损坏或者迟延交付，是由于承运人或者第 18 条述及的人故意造成此种货物灭失、损坏或者此种迟延

损失的作为或者不作为所导致的，或者是明知可能产生此种灭失、损坏或者此种迟延损失而轻率地作为或者不作为所导致的，则任何此种排除或者限制均属无效；或者

(b) 货物的性质或者状况，或者进行运输的情况和条件，使得有合理的理由达成一项特别协议，但此种运输合同不能涉及正常贸易过程中所进行的正常商业货运，且此种货物运输未签发可转让运输单证或者可转让电子运输记录。

第 17 章 本公约不管辖的事项

第 82 条 管辖其他运输方式货物运输的国际公约

本公约的规定概不影响适用在本公约生效时已生效的，规范承运人对货物灭失或者损坏的赔偿责任的下列国际公约，包括今后对此种公约的任何修正：

(a) 任何管辖航空货物运输的公约，此种公约根据其规定适用于运输合同的任何部分；

(b) 任何管辖公路货物运输的公约，此种公约根据其规定适用于船载车辆不卸货的货物运输；

(c) 任何管辖铁路货物运输的公约，此种公约根据其规定适用于补充铁路运输的海上货物运输；或者

(d) 任何管辖内河航道货物运输的公约，此种公约根据其规定适用于不在内河航道和海上转船的货物运输。

第 83 条 赔偿责任总限制

本公约的规定概不影响适用任何规范船舶所有人赔偿责任总限制的国际公约或者国内法。

第 84 条 共同海损

本公约的规定概不影响适用有关共同海损理算的运输合同条款或者国内法规定。

第 85 条 旅客和行李

本公约不适用于旅客及其行李的运输合同。

第 86 条 核事故造成的损害

对于核事故造成的损害，根据下列文书应由核设施经营人负赔偿责任的，不产生本公约下的任何赔偿责任：

(a) 经 1964 年 1 月 28 日附加议定书以及 1982 年 11 月 16 日和 2004 年 2 月 12 日议定书修正的 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》修正并经 1997 年 9 月 12 日《修正 1963 年核损害民事责任维也纳公约的议定书》修正的 1963 年 5 月 21 日《核损害民事责任维也纳公约》、或者 1997 年 9 月 12 日《关于核损害补充赔偿公约》，包括就核设施经营人对核事故造成损害的赔偿责任对这些公约的任何修正以及这方面的任何新公约；或者

(b) 适用于此类损害赔偿责任的国内法，条件是此种国内法在各方面同《巴黎公约》、《维也纳公约》或者《关于核损害补充赔偿公约》一样有利于可能遭受损害的人。

第 18 章 最后条款

第 87 条 保存人

兹指定联合国秘书长为本公约保存人。

第 88 条 签署、批准、接受、核准或者加入

1. 本公约自[...]年[...]月[...]日至[...]日在[荷兰鹿特丹]开放供各国签署，随后自[...]年[...]月[...]日至[...]日在纽约联合国总部开放供各国签署。
2. 本公约须经签署国批准、接受或者核准。
3. 本公约自开放供签署之日起对所有未签署国开放供加入。
4. 批准书、接受书、核准书和加入书应当交存联合国秘书长。

第 89 条 退出其他公约

1. 1924 年 8 月 25 日在布鲁塞尔签署的《统一提单若干法律规则国际公约》、1968 年 2 月 23 日签署的修正 1924 年 8 月 25 日在布鲁塞尔签署的《统一提单若干法律规则国际公约》的议定书、或者 1979 年 12 月 21 日在布鲁塞尔签署的修正经由 1968 年 2 月 23 日修正议定书修正的《统一提单若干法律规则国际公约》的议定书的缔约国，应当在批准、接受、核准或者加入本公约的同时，通过向比利时政府提供相应的通知，退出已是其缔约国的该公约及其议定书，同时声明退约自本公约对该国生效之日起生效。

2. 1978 年 3 月 31 日在汉堡缔结的《联合国海上货物运输公约》的缔约国，应当在批准、接受、核准或者加入本公约的同时，通过向联合国秘书长提供相应的通知，退出该公约，同时声明退约自本公约对该国生效之日起生效。

3. 就本条而言，本条第 1 款和第 2 款所列文书的缔约国对本公约的批准、接受、核准和加入，凡在本公约生效之后通知保存人的，只有在这些国家按照要求对这些文书的退出生效之后方可生效。本公约保存人应当与作为本条

第 1 款所列文书保存人的比利时政府协商，确保这方面的必要协调。

第 90 条 保留

不准许对本公约作出保留。

第 91 条 声明的程序和效力

1. 第 74 条和第 78 条所准许的声明，可以在任何时间作出。第 92 条第 1 款和第 93 条第 2 款所准许的初步声明，应当在签署、批准、接受、核准或者加入时作出。其他声明，本公约一概不予准许。

2. 在签署时作出的声明，必须在批准、接受或者核准时加以确认。

3. 声明及其确认，应以书面形式作出，且应正式通知保存人。

4. 声明在本公约对有关国家生效时同时生效。但是，保存人于本公约生效后收到正式通知的声明，应于保存人收到该声明之日起六个月期满后的下一个月第一日生效。

5. 根据本公约作出声明的任何国家，可以在任何时间以书面形式正式通知保存人撤回该声明。声明的撤回，或者在本公约准许情况下对声明的更改，于保存人收到该通知之日起六个月期满后的下一个月第一日生效。

第 92 条 对本国领土单位的效力

1. 一缔约国拥有两个或者多个领土单位，各领土单位对本公约所涉事项适用不同法律制度的，可以在签署、批准、接受、核准或者加入时声明本公约适用于本国的全部领土单位或者仅适用于其中的一个或者数个领土单位，且可以在任何时间通过提出另一声明修改其所作的声明。

2. 此种声明应通知保存人，且明确指出适用本公约的领土单位。

3. 一缔约国根据本条声明本公约适用于该国的一个或者数个领土单位而不是全部领土单位的，一地点位于不适用本公约的领土单位，为本公约之目的，视为不在缔约国内。

4. 一缔约国未根据本条第 1 款提出声明的，本公约适用于该国的全部领土单位。

第 93 条 区域经济一体化组织的参与

1. 由主权国家组成，且对本公约管辖的某些事项拥有管辖权的区域经济一体化组织同样可以签署、批准、接受、核准或者加入本公约。在这种情况下，区域经济一体化组织享有的权利和承担的义务应当与缔约国相同，但仅限于该组织对本公约所管辖事项拥有管辖权的范围。当涉及本公约下缔约国数目时，区域经济一体化组织内的成员国为本公约缔约国的，该区域经济一体化组

织不能算作一个缔约国。

2. 区域经济一体化组织应当在签署、批准、接受、核准或者加入时向保存人提出声明，指出对本公约所管辖的哪些事项的管辖权已由其成员国转移给该组织。根据本款提出声明后，如果管辖权分配发生任何变化，包括管辖权新的转移，区域经济一体化组织应当迅速通知保存人。

3. 本公约中，对“一缔约国”或者“缔约国”的任何提及，必要时同等适用于区域经济一体化组织。

第 94 条 生效

1. 本公约于第二十份批准书、接受书、核准书或者加入书交存之日起一年期满后的下一个月第一日生效。

2. 一国在第二十份批准书、接受书、核准书或者加入书交存日之后成为本公约缔约国的，本公约于交存该国的相应文书一年期满后的下一个月第一日对该国生效。

3. 运输合同于本公约对一缔约国生效之日或者生效之后订立的，该缔约国应当对其适用本公约。

第 95 条 修订和修正

1. 在不少于三分之一本公约缔约国的请求下，保存人应当召开缔约国会议修订或者修正本公约。

2. 本公约修正案生效后交存的任何批准书、接受书、核准书或者加入书，视为适用于经修正的公约。

第 96 条 退出本公约

1. 缔约国可以通过向保存人发出书面通知，于任何时间退出本公约。

2. 退约于保存人收到通知一年期满后的下一个月第一日生效。通知中指明更长期限的，退约于保存人收到通知后该更长期限期满时生效。

[...]年[...]月[...]日订于[荷兰鹿特丹]，正本一份，阿拉伯文、中文、英文、法文、俄文和西班牙文文本同为作准文本。

兹由经各国政府正式授权的下列署名全权代表签署本公约，以昭信守。

附录

全程或者部分海上国际货物运输合同公约草案条款的重新编号

现条款号 (本文件附件一)	原条款号 (A/CN.9/645)
1	1
2	2
3	3
4	4
5	5
6	6
7	7
8	8
9	9
10	10
11	11
12	12
删除	13
13	14
14	15
15	16
16	17
17	18
18	19
19	20
20	21
21	22
22	23
23	24
24	25
25	26
26	27
27	28
28	29
29	30
30	31
31	32
32	33
33	34
34	35
删除	36
35	37
36	38
37	39
38	40
39	41

现条款号 (本文件附件一)	原条款号 (A/CN.9/645)
40	42
41	43
42	44
43	45
44	46
45	47
46	48
47	49
48	50
49	51
50	52
51	53
52	54
53	55
54	56
55	57
56	58
57	59
58	60
59	61
60	62
61	63
62	64
63	65
64	66
65	67
66	68
67	69
68	70
69	71
70	72
71	73
72	74
73	75
74	76
75	77
76	78
77	79
78	80
79	81
80	82
81	83
82	84
83	85
84	86

现条款号 (本文件附件一)	原条款号 (A/CN.9/645)
85	87
86	88
87	89
88	90
89	91
90	92
91	93
92	94
93	95
94	96
95	97
96	98

附件二

**荷兰交通大臣、鹿特丹市长和鹿特丹港口当局执行局
2008年6月5日致联合国国际贸易法委员会
第四十一届会议代表信函^a**

经过第三工作组多年的努力工作，海上货物运输新公约的案文预计将在贸易法委员会本届会议期间最后定稿并得到核准。本届会议结束时，许多代表大概会松一口气，并希望海商法将来会因为你们的所有努力而得到统一和现代化，惠及世界贸易和运输的有关各方。

荷兰及其许多主要海运企业，包括鹿特丹城市和港口，极为赞赏贸易法委员会的这一举措，多年来对参与的所有代表团的工作给予了全力支持。在这项工作即将完成之际，本函签名人荷兰交通大臣、鹿特丹市长和鹿特丹港口当局执行局谨邀请所有代表光临鹿特丹港，参加公约通过的庆祝活动。如果联合国大会作出决定，这次活动可能包括新公约的签字仪式。

初步方案如下：

- 2009年9月14日星期一

将举行贸易法委员会和国际海事委员会赞助的研讨会，演讲者为世界各地研究本公约各项主题的杰出人士。

- 2009年9月15日星期二

这一天主要游览港口并进行其他适当可行的活动。

- 2009年9月16日星期三

可能举行联合国大会特别会议，其间各国代表将有机会就公约的前景发表各自的政策见解，并有可能正式签署公约。随后，贸易法委员会秘书可能向新闻界发表讲话。

目前，我们与著名的“鹿特丹号”轮船业主的谈判已经进行到后期阶段，这艘船以前是荷兰——美国航线的客运轮船，大部分活动将在这艘船上举办。

各位若能接受邀请，我们将十分欣慰。几年来各位为了公约不辞辛苦，我们定当尽心竭力，在这三天期间款待各位。

^a 信函按秘书处收到的原样转发（A/CN.9/XLI/CRP.3）。

致以诚挚敬意，

[签名]

Camiel Eurlings

运输、公共工程与水管理大臣

[签名]

Ivo Opstelten

鹿特丹市长

[签名]

Hans Smits

鹿特丹港口当局执行局

附件三

委员会第四十一届会议收到的文件一览表

文号	标题或说明
A/CN.9/640	第一工作组（采购）第十二届会议工作报告（2007年9月3日至7日，维也纳）
A/CN.9/641	仲裁和调解工作组第四十七届会议工作报告（2007年9月10日至14日，维也纳）
A/CN.9/642	第三工作组（运输法）第二十届会议工作报告（2007年10月15日至25日，维也纳）
A/CN.9/643	第五工作组（破产法）第三十三届会议工作报告（2007年11月5日至9日，维也纳）
A/CN.9/644	第四十一届会议临时议程、临时议程说明和会议时间安排
A/CN.9/645	第三工作组（运输法）第二十一届会议工作报告草稿（2008年1月14日至25日，维也纳）
A/CN.9/646	仲裁和调解工作组第四十八届会议工作报告（2008年2月4日至8日，纽约）
A/CN.9/647	第五工作组（破产法）第三十四届会议工作报告（2008年3月3日至7日，纽约）
A/CN.9/648	第一工作组（采购）第十三届会议工作报告（2008年4月7日至11日，纽约）
A/CN.9/649	第六工作组（担保权益）第十三届会议工作报告（2008年5月19日至23日，纽约）
A/CN.9/650	与贸易法委员会工作有关的最新著作目录
A/CN.9/651	秘书处关于各公约和示范法现状的说明
A/CN.9/652	秘书处关于技术合作与援助的说明
A/CN.9/653	秘书处关于贸易法委员会会议事规则和工作方法的说明
A/CN.9/654	秘书处关于促进跨国界破产程序中的合作、直接通信和协调的说明
A/CN.9/655	秘书处关于今后可能在电子商务上开展的工作：国际贸易中单一窗口的实施与操作所产生的法律问题的说明

文号	标题或说明
A/CN.9/656 和 Add.1	秘书处关于《承认及执行外国仲裁裁决公约》（1958年，纽约）立法执行情况调查报告的说明
A/CN.9/657 和 Add.1	秘书处关于国际组织当前在协调和统一国际贸易法方面的活动的说明
A/CN.9/657/Add.2	秘书处关于国际组织当前在协调和统一公共采购法方面的活动的说明
A/CN.9/658 和 Add.1-14	全程或者部分海上国际货物运输合同公约草案：政府和政府间组织意见汇编
A/CN.9/659 和 Add.1 和 2	商业欺诈指标（A/CN.9/624、A/CN.9/624/Add.1 和 A/CN.9/624/Add.2）：政府和国际组织意见汇编
A/CN.9/660 和 Add.1-5	秘书处关于贸易法委员会会议事规则和工作方法：政府意见汇编的说明
A/CN.9/661 和 Add.1-3	秘书处关于商事纠纷的解决：关于《承认及执行外国仲裁裁决公约》（1958年，纽约）（“纽约公约”）第二条第(2)款和第七条第(1)款的解释的建议：政府意见汇编的说明
A/CN.9/662	秘书处关于商事纠纷的解决：修订《贸易法委员会仲裁规则》——加拿大政府的评论意见的说明
A/63/6 (Prog. 6)	2010-2011年期间拟议战略框架。第二部分：两年期方案计划，方案6，法律事务
A/CN.9/XLI/CRP.3	秘书处转发荷兰交通大臣、鹿特丹市长和鹿特丹港口当局执行局2008年6月5日致联合国国际贸易法委员会第四十一届会议代表信函的说明