

联合国 大会



Distr.
GENERAL

A/CN.9/260
3 January 1985
CHINESE
ORIGINAL: ENGLISH

联合国贸易法委员会

第十八届会议

1985年6月3日至21日，维也纳

国际合同惯例工作组第八届会议

工作报告

(1984年12月3日至13日，维也纳)

目录

	<u>段 次</u>	<u>页 次</u>
导言	1 - 10	3
审议和决定	11 - 98	5
一. 工作方法	11 - 13	5
二. 审议可能在统一规则中处理的问题	14 - 78	6
A. 统一规则的实施范围	14 - 28	6
1. 统一规则与国际运输的关系	14 - 21	6
2. 统一规则适用的经营人和经 营活动的类型	22 - 28	8
B. 单证的签发	29 - 40	10
C. 赔偿责任标准	41 - 43	13

	<u>段</u> <u>次</u>	<u>页</u> <u>次</u>
D. 对延迟的赔偿责任.....	44 - 47	14
E. 赔偿限额	48 - 56	15
F. 时效期限	57 - 62	17
G. 对货物行使的担保权.....	63 - 67	18
H. 公约草案初稿中未涉及的议题.....	68 - 78	20
三. 审议其他问题	79 - 94	22
A. 非契约性赔偿责任.....	79	22
B. 适用于经营人的从业人员或代理人 的抗辩及赔偿责任范围	80	22
C. 灭失或损坏通知.....	81 - 89	23
D. 合同规定	90 - 92	25
E. 国际运输公约	93	26
F. 统一规则的解释.....	94	26
四. 其他事项和将来的工作.....	95 - 98	27

导 言

1. 贸易法委员会第十六届会议决定将运输终点站经营人赔偿责任这个问题列入其工作方案, 请国际统一私法学社(统一私法社)就该问题提出其公约草案初稿交贸易法委员会审议, 它又指定一个工作组草拟关于这个问题的统一规则。委员会对工作组的组成推迟到第十七届会议再作决定。¹

2. 根据第十六届会议的要求, 统一私法社向委员会提交了其公约草案初稿。委员会第十七届会议决定指定国际合同惯例工作组就该问题拟订统一法律规则。它又决定工作组执行这项任务时应根据统一私法社的公约草案初稿和统一私法社秘书处写的对该初稿的解释性报告以及贸易法委员会秘书处就该初稿提出的主要问题进行的研究报告; 委员会第十七届会议已收到统一私法公约草案初稿(文件A/CN.9/252)。委员会并决定工作组也应审议统一私法社公约草案初稿中未涉及的问题, 以及它认为适当的任何其他问题。²

3. 工作组由委员会所有36个成员国组成: 阿尔及利亚、澳大利亚、奥地利、巴西、中非共和国、中国、古巴、塞浦路斯、捷克斯洛伐克、埃及、法国、德意志民主共和国、德意志联邦共和国、危地马拉、匈牙利、印度、伊拉克、意大利、日本、肯尼亚、墨西哥、尼日利亚、秘鲁、菲律宾、塞内加尔、塞拉利昂、新加坡、西班牙、瑞典、特立尼达和多巴哥、乌干达、苏维埃社会主义共和国联盟、大不列颠及北爱尔兰联合王国、坦桑尼亚联合共和国、美利坚合众国和南斯拉夫。

4. 工作组于1984年12月3日至13日在维也纳举行第八届会议。除中非共和国、塞浦路斯、捷克斯洛伐克、塞内加尔、塞拉利昂、新加坡、特立尼达和多巴哥、乌干达和坦桑尼亚联合共和国外所有成员国都出席了会议。

5. 出席会议的还有以下国家的观察员: 阿根廷、加拿大、智利、厄瓜多尔、罗马教廷、印度尼西亚、伊朗伊斯兰共和国、象牙海岸、荷兰、尼加拉瓜、挪威、阿曼、大韩民国、罗马尼亚、瑞士和土耳其。

¹ 联合国国际贸易法委员会第十六届会议工作报告, 《联大正式记录, 第三十八届会议, 补编第17号》(A/38/17), 第115段。

² 联合国国际贸易法委员会第十七届会议工作报告, 《联大正式记录, 第三十九届会议, 补编第17号》(A/39/17), 第113段。

6. 出席会议的还有以下国际组织的观察员：

(a) 联合国机构

联合国贸易与发展会议

联合国工业发展组织

(b) 政府间组织

莱茵河航运中央委员会

国际航空运输协会

国际铁路运输中央办事处

国际统一私法学社

(c) 国际非政府组织

国际商埠和海港协会

国际货运承揽业协会联合会

国际法协会

7. 工作组选出以下主席团成员：

主席：Michael Joachim BONELLI先生（意大利）

报告员：K. VENKATRAMIAH 先生（印度）

8. 向本届会议提出了下列文件：

(a) 临时议程（A/CN.9/WG.II/WP.51）

(b) 运输终点站经营人的赔偿责任：供工作组讨论的问题（A/CN.9/WG.II/WP.52和Add.1）

(c) 运输终点站经营人的赔偿责任：供工作组讨论的补充问题（A/CN.9/WG.II/WP.53）³

9. 本届会议还收到下列文件：

(a) 工作的协调：在国际货运领域内最近的一些发展情况（A/CN.9/236）；

(b) 运输终点站经营人的赔偿责任（A/CN.9/252）；

³ 会议期间发表。

- (c) 统一私法社关于运输终点站经营人的公约草案初稿⁴及其解释性报告⁵
(统一私法社1983年文件, 研究报告X L T V, D o c 2 4)。

10. 工作组通过了以下议程:

- (a) 选举主席团成员;
- (b) 通过议程;
- (c) 拟订运输终点站经营人赔偿责任的统一法律规则;
- (d) 其他事项;
- (e) 通过报告。

审议和决定

一. 工作方法

11. 工作组开始审议时, 讨论了为完成拟订运输终点站经营人(以下简称经营人)赔偿责任统一规则的任务而需求用的工作方法。大家一致认为, 根据委员会的授权(见第2段), 工作组应按照国家统一私法社公约草案初稿及其解释性报告和文件A/CN.9/252进行工作。此外, 大家认为工作组有权审议公约草案初稿中未涉及的问题。大家还认为工作组这一项目的目标应该是把指导经营人经营活动的法律规则统一起来, 以填补指导国际货物运输的赔偿责任制度中的缺漏, 并建立起国际统一私法社在这一领域中已完成的工作。会议同时指出, 这些规则本身也有极大重要性, 它们调节虽与运输领域有关, 但与运输合同中产生的关系在法律上迥然不同的各种关系。

12. 大家一致认为, 工作组在打算起草详细的统一规则前, 应全面审议与经营人赔偿责任有关的问题。在这方面大家同意, 国际贸易法委员会秘书处就工作组将讨论的问题编写的工作文件(A/CN.9/WG.II/WP.5和A/CN.9/WG.II/WP.53), 为这些讨论提供了有益的基础。因此, 工作组决定根据这些文件提出的问题进行讨论。

⁴ 也转载于文件A/CN.9/252的附件二。

⁵ 也转载于文件A/CN.9/WG.II/WP.52/Add.1。

13. 工作组审议了是否现阶段就应就规则的最后形式作出决定的问题。有一种意见是,最好在工作组开始工作时就把这个问题决定下来,因为它可能会对实质性问题的讨论产生某种影响。但是占上风的意见是,最好在工作组已确定了规则的实质和内容后再来决定规则的形式。按照这种看法,工作组同意讨论应根据这样的假定进行,即统一规则具有准确性质(如一项公约或示范法律)而不是契约性质(如一般的合同条件)。

二. 审议可能在统一规则中处理的问题

A. 统一规则的实施范围

1. 统一规则与国际运输的关系

14. 工作组审议了统一规则是否只应处理经营人与国际运输有关的经营活动(文件A/CN.9/WG.II/WP.52的议题1)。普遍的意见是,由于统一规则的目标是填补各项国际运输公约在赔偿责任制度方面的缺漏,因此统一规则只应处理经营人与国际运输有关的经营活动。这种意见认为,经营人与国际运输无关的经营活动具有国内性质,而没有国际性质,无需把指导这类经营活动的法律规则加以统一。但会议也指出,希望把规则应用于经营人的国内经营活动的国家,也可以这样做,进行国内经营活动的经营人可以在合同中规定他们应受这些规则的制约。另一种意见认为,经营人的全部经营活动,不管是国内的还是国际的,都应受统一规则的支配,因为一个经营人可能无法断定这些货物是否进入了国际运输。

15. 有一种意见认为,即使规则只限于经营人同国际运输有关的经营活动,但经营人进行经营活动的不同情况可能无法担保规则在所有保管国际运输的货物的情况下都能得到强制执行。按照这种意见,统一规则最好应受一项选入条款的约束,即这些规则只适用于那些已同意接受规则约束的经营人。但是占上风的意见是,统一规则的强制执行或有条件地强制执行同这些规则的最终形式密切相关,因此根据上述第3段的决定,应把就这一问题作决定留待后一阶段。

16. 有人建议,如果货运是根据联合国国际多种方式货物联运公约(1980)(以下简称“多式联运公约”)由多式联运经营人进行的,那就不需要为经营人经营活动制订规则,因为货方可以因为经营人手中的货物的丢失或损坏而向多式联运经营人索赔。但是,会议也指出,即使在这种情况下,由统一规则来规定多式联运人有权向经营人提出统一追索诉讼也是有益的。

17. 工作组讨论了统一规则确定与国际运输的必要关系的方式(文件A/CN.9/WG.III/WP.52中的议题2-4)。它讨论了这方面的两个基本做法。一个做法(“客观做法”)是,如货物实际上已经、正在或将要通过国际运输,就应实施统一规则。另一个做法(“主观做法”)是,如经营人知道或应该已经知道同国际运输有这种联系,就应实施统一规则。

18. 支持客观做法的意见是,很难于证实经营人知道有这种联系。而且这种做法是符合1978年联合国国际海上货物运输公约(汉堡)⁶(以下简称“汉堡规则”)和多式联运公约中采取的做法的。但是,有人建议统一规则中包括一项“免责条款”,根据这一条款,经营人能够证明他不知道有这种联系,从而不能实施统一规则。据认为,在大多数情况下,经营人从随货附上的单据中可以确定同国际运输有联系,因为这些单据会标明货物的发货地和目的地。

19. 为支持主观做法,有一种意见认为,只要从随货附上的单据中可以明显看出这些货物是参加国际运输的,那么统一规则就能适用。还有人指出,如果统一规则需要由经营人发出的一份单据,那么经营人就必须知道同国际运输之间有联系,这样才能知道他是否必须开出一份符合统一规则的单据。按照另一种意见,经营人可以从他的客户的通知中得知同国际运输有无联系。还有人建议可以根据客观做法和主观做法相结合起来实施统一规则。

20. 占上风的意见是赞成客观做法,但考虑到制定这种做法的结果应是使统一规则适用于经营人与国际运输有关的经营活动,而不是他们与国内运输有关的经营活动。有人提出,在运输开始前把货物交存经营人,或运输结束后再把货物交存

⁶ A/CONF.89/13, 附件一和二。见《联合国海上货物运输会议正式记录》,联合国出版物,销售号: E.80.VIII.1.

经营人，例如再在国内推销，统一规则是否适用。有人支持采取载于文件 A/CN.9/WG.II/WP.52 的议题 3 的说明中备选条文“(a)”的那种表述方式（即：统一规则适用于经营人与出发地和目的地分属两个不同国家的运输有关的经营活动）。这种表述方式被认为是最简单也是最能为人接受的解决办法。但也有人认为“有关”这一词可能引起含糊解释，应该重新加以审议。也有人支持载于议题 3 的说明中的备选条文“(b)”，虽然也指出这种表述方式不适用于下述情况，即经过国际运输的货物是由托运人交付给经营人，而不是交付给承运人的。关于备选条文“(c)”，有人认为它是不能接受的，因为有许多情况是，货物开始或停止受国际运输法律规则制约的时间是不确定的，而且因为作这样的表述就需要经营人对是否出现这种情况进行调查。

21. 有人建议，只要规定经营活动所涉及的是出发地和目的地分属两个不同国家的运输就够了，那样统一规则就适用于货运以前、货运过程中和货运结束后的这种经营活动。

2. 统一规则适用的经营人和经营活动的类型

22. 工作组审议了统一规则适用的经营人和经营活动的类型（文件 A/CN.9/WG.II/WP.52 的议题 5 和 6）。有人指出经营人的经营活动类型有很大差异。除保管外，经营人常常进行与货物有关的其他活动。大家普遍同意，统一规则的实施范围应明确规定规则所适用的经营活动的类型。

23. 有一种意见是，统一规则应适用于经营人进行的所有经营活动，不管这些活动是否与货物保管有关。但是占上风的意见是，只有在包括了保管的活动中，规则才适用。有人提出，统一规则是否也适用于无偿的保管。

24. 有人建议，规则可适用于经营人除保管外的经营活动。有种意见认为，只有在保管是首要的经营活动的情况下，规则才适用，并也应适用于附属活动。另一种看法认为，规则的执行不应根据这种关系，因为在具体情况下，这种关系很难确定。相反，只要保管构成了经营人的义务中明确和不可分的一部分时，规则就应适用。

25. 除保管外，统一规则还应适用于什么经营活动，对这个问题发表了各种看法。有一种意见认为，经营人的所有其他经营活动都应受规则约束。支持这种看法的意见认为，这一做法弥补了货物运输法律制度中的全部漏缺。但另一种看法则认为，由统一规则所建立的单一的统一法律制度来指导范围如此广泛的其他经营活动是不合适的。在这方面有人指出，虽然不可能用单一的法律制度来弥补所有这些漏缺，但如果统一规则包括了保管以及其他某些类型活动，那也将是一个重大贡献。

26. 至于统一规则应如何来确定它所包括的其他经营活动类型的界限，有一种看法认为，规则中可以详尽无遗地列出这类活动，如装货、卸货和配载货物。但另一种意见则认为，统一规则只应列出它所包括的各类其他经营活动的例子。有人提出统一规则是否也包括货物运送、交货、包装和加工等经营活动。

27. 工作组一致认为，目前它还未能就统一规则应包括的经营活动的类型得出最后结论，在将来还有机会回过头来审议这个问题。在这方面它提出请秘书处为工作组准备一份有关这个问题的各方面的研究报告，报告要考虑到已进行的经营活动以及与各种运输方式有关的情况。会议还要求研究报告要考虑到各项国际运输公约提出的法律方面的问题，包括承运人对货物所负责任什么时候开始和什么时候结束，因为这个问题可能会使承运人的赔偿责任同经营人的赔偿责任重复，并会引起承运人对经营人提出追索诉讼问题。会议建议，研究报告应考虑到统一私法社准备的文件中所包括的情况。

28. 委员会秘书说，从迄今进行的讨论中可以看出，由于技术的发展，目前运输中的货物所起的职能，是以前制订有关运输的各个方面的规则时所未曾预料到的。结果，这些规则在某些情况下就可能不适用了。此外，在执行现有的各项国际运输公约时还会出现不一致的地方。因此，要求秘书处进行的研究不仅仅要谈到有关经营人经营活动的规则所涉及的问题，而且要谈到有关国际运输的现有公约所涉及的更广泛的问题。这项研究报告要设法确定，委员会根据它在国际贸易法领域中应起的协调作用，是否能对处理这些涉及的更广泛问题作出贡献。委员会可以在进行有关运输终点站经营人的赔偿责任的工作时同时进行上述项目，而又不致影响这一工作的范围或重要性。工作组赞同这一项目具有的重要意义，并同意建议委员会考虑这一问题。

B. 单证的签发

29. 工作组审议了是否应该为经营人所签发的单证提供统一规则, 是否这样的单证在所有情况下都必需签发或只是在客户要求下才签发, 以及这种单证应具有什么内容等问题(文件 A/CN.9/WG.II/WP.52 的议题 8 和 9)。

30. 一种意见认为, 在所有情况下都需要有一份单证。为支持这种意见, 有人建议为了确定货物是由经营人所掌管而需要签发一份单证。此外, 还有人建议为了证明这些货物是否涉及到国际运输而需要有一份单证。还有, 如果只在客户要求下才签发单证, 这就很难证明是否存在着这种请求。然而, 人们指出要求经营人签发单证而遭到他拒绝的事例是不常见的。有人建议, 经营人有责任在所有情况下为货物签发一张收据, 并只有在客户的要求下才需提出一份载有详细情况的单证。

31. 大多数人的意见是经营人只有在客户的要求下才签发单证。为支持这种做法, 人们注意到存在的倾向是不鼓励发出那些无必要的与国际运输有关货物的单证。而且, 这种做法与一些国际运输公约是一致的, 这些公约规定承运人只有在托运人要求下才发出货运单证。人们还注意到并不是在所有情况下客户都需要单证。还注意到在客户没有提出要求的情况下经营人也可以主动签发一份单证, 这是为了他想保护自己的利益而在收到货物时注明日期及说明货物的状况。还有人指出, 客户在没有单证的情况下也可根据他与经营人所签订的合同而要求后者将其货物放行。

32. 就单证的内容而言, 一种意见认为单证的内容只应是一张货物收条, 注明货物名称以及经营人收到的日期。有人认为经营人签发的收条可能贴到该批货物的货运单证上。有人认为这就应被认为是签发了单证。另一种意见建议需要更多的资料, 特别是涉及货物的状况及其详细情况的资料, 如经营人是否有权要求对货物的安全作出保证, 如果这样, 提出这种权利要求的费用应该是多少, 这种单证是否可以转让。还有一种意见认为如果由经营人主动签发单证, 那么这种单证只能算是货物的收条, 但在客户的要求下经营人有责任提供进一步的资料。

33. 有人建议统一规则应该规定用电子或机械手段签发单据。在这方面,

有人建议采取修正经1955年9月28日在海牙签订的议定书修正的1929年10月12日在华沙签订的统一国际航空运输某些规则公约的蒙特利尔第4号议定书第5(2)条中所载的做法。根据这一办法,经营人有责任给客户签发货物收据并允许该客户得到由电子计算机贮存的进一步的资料。人们认为蒙特利尔议定书是这方面最先进和最可接受的标准形式。然而,另一种意见认为,蒙特利尔议定书的条款也许不能作为统管经营人的统一规则的最合适的标准格式,因为蒙特利尔议定书所设想的数据只是为了提供航空运输的记录,而且也不必规定经营人需签发并没有包括由电子计算机贮存的其他资料的收据。

34. 工作组审议了由经营人签发的单证的法律效用(文件A/CN.9/WG.II/WP.52议题10)。有一种看法是单据的法律效用应由国家法律的条例而不能由统一规则来统管。根据这种看法统一规则中对单证的法律效用的规定会妨碍只能由国内提出的证明问题。然而,普遍的看法是,单证必须包有明显的证据以说明经营人是按照单证所阐明的情况掌管该批货物。

35. 在有关统一规则是否应规定经营人需要签发单证的期限的问题上(文件A/CN.9/WG.II/WP.52的议题11),有一种意见认为统一规则不必规定一个期限。为支持这种意见有人建议为了简化单证的手续只需签发货物的简单收据,因为这种收据一般是在经营人在接收货物的同时一起签发,因此统一规则不必再规定期限。还有人提出在签发单证时所涉及的具体做法要根据有关业务的类型的变化而定,因而不可能规定一个统一的期限。此外,还有人提出在实际上并未出现过延误签发单证的问题。

36. 另一种观点支持在统一规则中具体规定签发单证的时限。有人认为,没有时间限制会削弱经营人签发单证的责任。还有人指出,如果没有一个时限,就很难对不及时签发单据的做法实施制裁。根据一种观点,统一规则应当载列一个借以确定单证必须签发的期限(比如,一段合理的时间)的灵活办法。另一种观点认为,应当规定一个较短的时限(如24小时)。还有一种观点认为,如果经营人签发一个简单的收据,就无需具体规定时限,但对于包含更多细目的单证则应规定一个较短的时限。有人提议,如果要规定一个时限,统一规则应具体说明该期限应从何时起算。

37. 工作组审议了统一规则是否应当规定对一个未能按要求签发单证的经营人加以制裁的问题(文件 A/CN.9/WG.II/WP.52 内议题 2)。根据一种观点,不需要制裁,因为经营人未按要求签发单证不是一个实际问题,签发这样的单据是有利于经营人的。还有人指出,制裁问题应由国家法律规则而不是由统一规则来解决。但是,很多人表示支持这一观点,即如果经营人未按要求签发单证,则应当认为他所收到的货物是完好的。但是,有人指出,如果经营人员没有收到货物,而且也没有签发单据,硬性要求他证明他没有收到货物,是不合理的。有人指出,不能按要求签发单据会对识别货物造成困难,从而导致交货的拖延。在这种情况下,制裁可以是由经营人赔偿这类拖延。

38. 工作组审议了是否应在统一规则中列入关于可转让单证的条款(文件 A/CN.9/WG.II/WP.52 中的议题 13)。大多数人认为,统一规则不应列入关于可转让单证的条款。在这种情况下,如果可转让单证得到统一规则之外的国家法规的允许,那么,当事各方可依然商定这样的单证应予以签发。为了支持这种观点,有人建议,统一规则不应鼓励签发可转让单证,特别是由于出现了与使用这些单证有关的欺诈问题。除此之外,经营人并无必要签发可转让单证,尤其是当货物是在可转让运输单证的范围之内时,更是如此。另外,如果同样货物同时存在两种所有权凭证,便会出现问题。还有人指出,某些法律系统禁止当事各方通过协定签发新的可转让单证,而在统一规则中如列入有关签发可转让单证的条款,则会与这种禁令发生冲突。然而,多式联运公约第 6 条已预见到签发多式联合运输的可转让单证问题,而第 13 条并未限制对多式联运包括的各种运输方式任何一种或其他服务签发可转让或不可转让单证。

39. 然而,另一种观点则赞成将有关签发可转让单证的条款列入统一规则。这样一种单证,举例而言,对于在一段时间里将货物存库可以很有用处。有人根据这种观点建议,如果当事各方同意,且经营人进行业务的地方的法律允许的话,则统一规则中便应列入有关签发可转让单证的条款。还有人建议,如果统一规则中列入有关可转让单证的条款,那么同样也可以列入有关经营人进行业务的地方所使用的其他形式的可转让单据的条款。别的意见则认为,如要签发可转让单证,则该单证应为指名的,而不是凭背书或不记名的。

40. 有人认为,关于将由经营人签发单证以及其他一些情况,应该记住什么才算是书面形式(见例如汉堡规则第1(8)条)以及新的信息储存和传递技术是否符合书面形式的要求等问题。

C. 赔偿责任标准

41. 工作组审查了根据统一规则经营人应遵守的赔偿责任标准(文件A/CN.9/WG.II/WP.52 议题15)。大家一致同意,经营人的赔偿责任制度应与国际运输公约中的赔偿责任制度相一致,特别是《汉堡规则》和《多种方式联运公约》,因为统一规则的目的是要填补这一些运输赔偿责任制度的缺陷。因此,大家普遍同意,经营人的赔偿责任标准应是这些国际运输公约所载的“假定过失”标准。有人指出,在审议经营人赔偿责任方面的问题时应铭记保险方面的考虑。有人提出拟议中的赔偿责任制度需要进一步研究这些考虑。

42. 大家一致认为,经营人应对其从业人员和代理人的行为负有赔偿责任。然而,有人认为,经营人不应对其从业人员或代理人在工作范围以外的行为(如不负责照管货物的从业人员的盗窃行为)负有赔偿责任。另一个意见认为,经营人应对此种行为负有赔偿责任。然而,有人认为,各国法律对此问题有各种处理办法,因此,最好在统一规则中不要提及它。

43. 工作组审议了因经营人和另一原因而造成灭失或损坏的赔偿责任是否应由该经营人和另一肇事者分担的问题。有一种意见认为,经营人应与另一个使货物灭失或损坏的肇事者共同分担赔偿责任,以保护经营人的客户的利益。但是,普遍的意见是,在这种情况下,经营人的赔偿责任只应限于灭失或损坏是由于其过失或疏忽而造成的范围内,不过该经营人得证明不应该由他负责的灭失或损坏的数额。为了支持这一意见,有人建议,统一规则不应就规则范围以外人员的赔偿责任作出规定。然而,有人建议,在这方面,不应提经营人的过失或疏忽,而只提根据规定他的赔偿责任的规则而应由他负责的事实。

D. 对延迟的赔偿责任

44. 工作组审议了统一规则应否涉及经营人对延迟交出货物负赔偿责任的问题(文件 A/CN.9/WG.II/WP.52 中的议题 16)。一种意见认为,统一规则应规定经营人对这类延迟负赔偿责任,这种观点得到很多与会者的支持。为支持这种观点,有人认为,经营人延迟交货是实践上可能发生的问题。规定对这类延迟负赔偿责任,不仅对保护收货人和托运人是重要的,而且对保护承运人和转运人也是重要的,因为承运人和转运人要为经营人造成的延迟对他们的客户负赔偿责任,而且他们会为这类延迟向经营人追偿。有人认为,如果不规定对这类延迟负赔偿责任,经营人就有可能在他的合同中不列入这类赔偿责任。此外,规定对这类延迟负赔偿责任的条款也可保护经营人,因为他的赔偿责任可受统一规则的限制。如果对延迟的赔偿责任不列入统一规则中,它就有可能受国家法而不是受统一规则所管辖,这样经营人的赔偿责任可能是无限制的。这种赔偿责任可能是很大的,并可能包括例如赔偿因延迟造成的经济损失。有人还说,各国际运输公约都规定对延迟负赔偿责任的条款将有助于填补国际运输赔偿责任制度中的缺漏。赞成列入对延迟负赔偿责任的条款的人认为,这个条款在实质上应与汉堡规则和多式联运公约的类似条款相似。

45. 另一种意见认为,经营人的延迟交货在实践上不会成为问题,因为货物存放在他那里的经营人没有理由不应要求或在某一规定时间交货;有人认为,延迟的条款会遭到经营人反对,妨碍人们接受统一规则,而又得不到任何实际好处。又有人认为,经营人很难为延迟的赔偿责任保险。还有人认为,在保管业务方面,延迟可能不构成重大问题,但在其他种类业务,则可能较常发生。

46. 大家同意工作组编写的统一规则最后草案应列入涉及经营人延迟交货的条款,这样工作组在审议该草案时可审查这一条款。另外,应视情况在别的条款中提到延迟问题。

47. 有人认为,统一私法社公约草案初稿中规定货物在有权取这些货物的人提出要求后 60 天内不交出则作为灭失的第 6(2)条没有涉及延迟问题。大家普遍同意,统一规则除列入关于延迟的赔偿责任的条款外还列入这一类条款,是有益的。

E. 赔偿限额

48. 工作组审议了经营人对货物的灭失或损害的赔偿责任是否在钱数上要有一定限额,如果要有有限额,那么这种限额是否应按公斤计算,或者是既按公斤又按包计算(文件A/CN.9/WG.II/MP.52议题17和18)。大家同意这种赔偿责任在任何情况下都应限于公斤计算。大家还认为目前要详细阐明这样一种额度还为时过早。有一种意见认为国际统一私法社公约草案初稿第7(1)条所规定的2.75会计单位订得太低了,有人提到有些运输公约的赔偿限额比较高,如果统一规则规定了很低的赔偿限额则会对承运人向经营人提出追索诉讼时不利。

49. 一种意见认为预一规则应规定有关经营人赔偿责任按公斤计算的限额要与经营人的活动与之有关的,统管运输方式的国际运输公约中规定的限额一样。然而,另一种意见则认为在遇到下述情况时这种方式难以运用:如经营人不清楚要涉及到那一种运输方式,有时要涉及到不止一种运输方式,有时如内陆运输,承运人的赔偿责任并不受国际公约规定的限额限制。

50. 有一种意见认为经营人对货物的灭失和损害的赔偿限额不应受包的限制,这种意见得到很多人的支持。有人认为对于不同体积和不同价值的整包货物如按包计算限额是不适当的。此外,法院在确定什么是“整包货”的问题上遇到了困难。还有人提出,如货物到达终点站,比如说集装箱时受到损害,但经过分成小包后仍由经营人保管、这时要确定按包计算的限额就会发生问题。

51. 然而,普遍的意见认为,统一规则除了规定按公斤计算的限额外还要加上按包计算的限额。这种做法与汉堡规则和多种方式联运公约所采取的做法是一致的,并对承运人根据这些公约采取追索行动时有所帮助。大家一致同意统一规则应包含有便于修改条款的程序,这一条款是该委员会在其第十五届会议⁷所通过的并由联大⁸建议使用的有关修正赔偿责任限额的条款之一。

⁷ 联合国国际贸易法委员会关于第十五届会议工作的报告,《联大正式记录,第三十七届会议,补编第17号(A/37/17)》第63段,附件三。

⁸ 1982年12月16日第37/107号决议。

52. 有人提出经营人赔偿责任在某些地区的具体做法是其赔偿限额是按立方米计算。有人认为统一规则不应每一种情况规定一个总的赔偿限额(文件A/CN.9/WG.II/WP.52议题19)。

53. 大家普遍同意,统一规则应使当事各方能商定比规则所载限额更高的赔偿限额(文件A/CN.9/WG.II/WP.52,议题21)。有人提出,承运人对经营人的赔偿责任限额可以商定与承运人必须遵守的限额相等的限额,以便使其在对经营人进行追索诉讼时能得到充分的赔偿。还有人认为,在将贵重物品交存给经营人时,如果能商定较高的限额,这对当事双方都有利。

54. 工作组审议了统一规则是否应允许在某些情况下可对赔还限额加以突破的问题(文件A/CN.9/WG.II/WP.52,议题22)。大家普遍同意,赔偿限额可以突破,其条件是,货物的灭失或损坏是由于经营人本身的某些作为或不作为而造成的,例如国际统一私法社公约草案初稿第9(1)条所提及的那些作为或不作为(例如,经营人的作为或不作为是有意造成灭失或损坏或因鲁莽从事并明知这会造成此类灭失或损坏)。

55. 然而,对如果这种作为或不作为是由经营人的从业人员或代理人所犯下的那么赔偿限额是否应适用于经营人这一问题意见有分歧。一种意见认为,经营人的从业人员或代理人的作为或不作为不应导致适用于经营人的赔偿限额被突破。另一种意见认为,如果这种作为或不作为是从业人员或代理人造成的,那就应突破限额。还有一种意见认为,应将《汉堡规则》第8条中所采用的解决办法列入统一规则之中。大家一致同意,鉴于对这一问题所发表的意见,统一规则的最后草稿应反映这些不同的观点以供选择。

56. 大家普遍同意,在对经营人的从业人员或代理人提出诉讼时,如果经营人的这种作为不会限制其赔偿责任,则在相同的条件下,从业人员或代理人的赔偿责任亦不应有限额。

F. 时效期限

57. 工作组审议了这一议题：本统一规则是否应制定时效期限，如果应该，该期限应多长和如何计算（文件A/CN.9/WG.II/WP.52的议题23）。经一致同意，应制定按统一规则对经营人提起诉讼的时效期限，并认为两年是适当的时效期限。有人指出，这个期限应与其他运输公约规定的时效期限一致。但是有人认为，在货物的灭失或损坏是由于经营人的故意违法行为或恶意的作为或不作为的情况下，两年期限则不合适，另行规定较长的期限是可取的。

58. 有人建议，对经营人提起的诉讼时效期限应从经营人交出货物之日起开始。如果货物已灭失，有人建议，时效期限应从经营人通知客户货物已灭失之日开始，或货物可作为已灭失处理之日开始（见第47段）。有人建议，如果经营人甚至在已把货物交出后的执行业务期间对货物负有责任（如储存），则经营人在这种执行业务期限造成损坏的时效期限应从造成这种损坏之时开始。

59. 工作组审议了涉及经营人提出的或对他提出的追索诉讼适用的时效期限所引起的一些问题。关于对经营人提出的追索诉讼，有人说，这种追索诉讼在某些情况下可能受到妨碍，例如，当经营人把货物交给了承运人时，对经营人提起追索诉讼的适用时效期限已在受货人对承运人提起诉讼的适用时效期限之前终止。有种意见得到很多人支持，即应保留承运人对经营人的追索诉讼，其办法是在统一规则中规定这样的追索诉讼即使在时效期限满后也可提出。有人建议，当承运人在被起诉的过程中被认为负有责任后，则应在此之后的一段特定时间内（比如说90天）允许对他追索赔偿。有人认为这一段特定时间的适宜的起始时间应该是当承运人被认为是有责任之时，而不是当其受到传讯或业已解决了对他提出的赔偿要求之后。而另一种观点则认为，尽管规则中有时效期限到期的条款，统一规则应该允许在由统一规则以外的、进行这类起诉活动的国家的法律允许的时间内进行这类追索行动；这段时间从承运人被认定有责任之后算起不应少于一段特定的时间（比如说，90天）。然而，有人认为，根据这一规定，经营人可能事先不会知道开始对他采取追索诉讼的时间。会议普遍同意，由经营人对由统一规则规定其赔偿责任的另一人提出的追索诉讼应予以保留，办法是允许这类追索诉讼甚至在对这类

人可以提出诉讼的期限到期之后仍然可以进行。

60. 工作组审议了统一规则是否应该包括一种类似的做法，以保留由一位经营人对其赔偿责任由统一规则加以规定的另一人所进行的追索诉讼。有人认为，统一规则不应处理这类人的赔偿责任，要就对这些人可能进行诉讼的时间作出规定将会超出统一规则的范围。此外，在这类人的赔偿责任已由国际公约予以规定并就对这些人进行诉讼的时效期限作出了规定的情况下，统一规则不应干涉时效期限。然而，另一种意见则认为，如果适用于对这类人进行诉讼的时效期限不是由国际公约而是由国家法律规定时，则统一规则应该保留对其赔偿责任不是由统一规则所规定的这类人进行的追索诉讼。

61. 鉴于对第50至60段所提及的问题可能存在不同的做法，会议一致认为，统一规则的最后草案应列入反映各种供工作组进一步审议的可能做法的任选规定。

62. 工作组审议了统一规则是否应包括有关时效期限的中断和中止的规定和其他有关问题（文件A/CN.9/WG.II/WP.52的议题24）。有种意见认为，由于各国法律体系对这些问题的处理不一，统一规则应该列入统一处理这些问题的规定。但是，另一种意见认为，统一规则不应该对这些问题作任何规定，这些问题应由国家法律的其他规则来加以规定。然而，有人指出，不对这些问题作出规定，可能被解释为排除了中断或中止时效期限的可能性。大多数人的意见是，这些问题应由国家法律来规定，而不应由统一规则来规定，而统一规则应具体指出哪个国家法可以适用（如，会议法）。

G. 对货物行使的担保权

63. 工作组审议了统一规则是否应为经营人取得其费用和理赔而给经营人以对货物行使的担保权（文件A/CN.9/WG.II/WP.52的议题25）。大家普遍认为统一规则应使经营人能留存货物以便取得由于他对货物的经营而产生的费用与理赔。大家也普遍认为，只要统一规则以外的国家法律允许，有关各方就应通过协议给经营人以更大的担保权（例如：容许经营人留存货物以取得不仅有关这些货物，而且也有有关交存经营人的其他货物的费用与理赔）。有人建议，只要统一规

则以外的国家法律规定了更大的担保权，那么即使未达成协议，经营人也应有更大担保权。但另一种意见则认为，这种做法违反了法律统一性的目标。有种意见认为，经营人只有对涉及保管的费用和理赔才有担保权。

64. 大家普遍认为，如果对所要求的金额提供了充分保证或是相同的金额已交存给相互同意的第三方或经营人进行业务活动的国家内的一个官方机构，经营人就无权留存货物。

65. 关于经营人是否能出售货物以抵偿其费用和理赔问题，有人认为，有些法律制度中包括了规定这种出售的强制性规则：例如，有些法律制度规定，只有根据法院的决议，货物才能出售。在这方面有人指出统一私法社公约草稿初稿第5条就来自统一私法社在旅馆主合同方面的工作。因此大家认为，统一规则应允许经营人只能根据统一规则以外的国家法律允许的范围及按照其中包含的程序与条件来出售货物。有种看法认为，只有在最极端的情况下，才能使用出售权，而且不管规定采取的是公约的形式或是标准法律的形式，都应对出售权加以这种限制。有人还建议，统一规则应明确规定把经营人进行业务活动的地方的法律作为可执行的国家法律，而不是提到第63和第69段中的讨论的那种“国家法”。

66. 工作组审议了统一规则是否应该处理经营人行使担保权与有权接受货物的第三者的权利之间可能发生冲突的问题（文件A/CN.9/WG.II/WP.52的议题26）。有一种意见认为，统一规则应规定这种冲突应由统一规则以外的经营人进行业务活动的地方的国家法律来解决。另一种意见则认为，这样的冲突应由统一规则中类似国际统一私法社公约草案初稿第14条的一项规定来解决。第三种看法认为：统一规则不应包括有关这一问题的任何规定。有人建议，有关各方一般应在他们之间解决这些冲突，因此统一规则最好对这个问题不加过问。有人还认为，经营人行使其担保权对第三者的权利的影响，涉及商业关系的许多方面，统一规则不应企图去处理这些问题。

67. 有一种意见是，统一规则应责成经营人把行使经营人对货物的担保权通知与货物有关的所有人。据称，这一规定将使这些人能采取步骤以保护他们的利益。

H. 公约草案初稿中未涉及的议题

68. 工作组审议了统一规则应否涉及为解决对经营人索赔而提出的司法或仲裁程序的地点问题(文件 A/CN.9/WG.II/WP.52 的议题 27)。有一种意见认为,统一规则不应有涉及这些问题的规定。提出这种意见的依据是,不需要这种规定的原因是因为经营人执行业务的固定性,以及使这种规定应包括在某些国际运输公约(如汉堡规则)内的好处,对经营人的业务来说并不存在。又认为,如果统一规则包括了涉及这些问题的规定,则本规则也必须包括涉及对司法和仲裁裁决的承认和执行,但这个问题已超出统一规则的范围。

69. 普遍的意见是认为统一规则应包括一些涉及可能提起司法程序地点的规定。提出这种意见的依据是如果统一规则对这种问题默不作声,则可能采用国家的规则,这样可能造成所提起的这种程序有几个地点的问题,并且可能造成索赔管辖地点的冲突。关于统一规则的这种规定的内容问题,有一种意见认为,如果本规则对司法程序的管辖地点问题作出规定,就应允许各方就提起这种程序的地点取得协议,而不应对在没有任何协议的情况下可能提起的程序规定地点。然而,普遍的意见是,统一规则应允许各方商定可能提起司法程序的地点,并应进一步规定,在未取得这种协议的情况下,可以在由于经营人进行业务引起的索赔的那个地点,或在经营人的主要营业地点提起司法程序。有人建议,统一规则也应允许在所签订的经营人合同的那个地点提起司法程序。有人认为,统一规则对司法索赔的管辖地点作出的规定不应是排他性的。

70. 有人认为,统一规则还应当允许各方可将经营人提出的索赔要求付诸仲裁,而仲裁将遵循有关仲裁程序的适用法律。

71. 工作组审议了统一规则是否应当处理客户对经营人的某些责任问题(文件 A/CN.9/WG.II/WP.52 的议题 29)。会议同意,统一规则不应该涉及客户偿付经营人的服务的责任问题。为支持这种做法,有人指出,处理这一问题将会影响到统一规则所不能处理的其他权利与义务。有人还指出,偿付经营人的服务的责任将在统一规则的其他规定中阐述,而且,无论如何,这一责任将受到适用的合同法的约束。

72. 会议还一致同意，统一规则不应处理客户应保证经营人不受由客户的某些行为或疏忽而造成的后果之害的责任。为支持这点，有人指出，这类事宜应在合同的一般条件中阐明，或由统一规则之外的国家法去处理。

73. 但是，大家赞同，统一规则应处理各方对危险的或易腐货物的某些权利和责任。有人认为，汉堡规则第13条应成为处理这类问题时可能采取的做法的一般指南。有人建议，统一规则应该责成客户清楚地在危险货物上作出标志或贴上标签，并向经营人通报这种货物的危险性质和装卸时的特殊要求或预防措施。

74. 有人认为，经营人有权拒绝客户托运的危险的或易腐货物。但是，另一种看法则认为，经营人在任何情况下均没有拒绝这类货物的权利。有人建议，这一权利的有无取决于处理有关货物的类型的惯例。然而，有人指出，根据将要制订的规则，没有义务要签订合同，因此对这一类义务规定例外情况是没有意义的。

75. 会议进一步认为，经营人应该有能力以适宜的方式处理处于危险之中的货物（如将它们移开或在可能的情况下使它们变成无毒品），而且，经营人将货物原样不变地交给接受人的义务并不适用于危险或易腐货物。

76. 有人认为，统一规则也应就危险货物的问题处理客户对经营人的赔偿责任问题。有人建议，如果客户没有事先通知经营人其货物的危险性，则客户便应对由危险货物造成的损害对经营人负赔偿责任。而另一种观点则认为，统一规则不应涉及赔偿责任的问题。有人建议，如果赔偿责任的问题在统一规则中要加以规定，则该规定将不得不就何种货物应被认作是危险货物作出具体规定。然而，另一种观点则认为，就统一规则而言，不应要求为危险货物下一个定义，尤其是当一项条款与《汉堡规则》的第十三条类似时，更是如此。

77. 在有关各方由于危险货物而给第三方造成损害所负的赔偿责任的问题上，有人认为，这类赔偿责任属于其它国际公约的范围，是其它组织的工作，处理这类赔偿责任的问题超出了统一规则的范围。

78. 有人认为，统一规则应该规定，经营人在客户没有事先通知他关于其货物的易腐特性的情况下，不应对此易腐货物的损失而对其客户负有赔偿责任。

三. 审议其他问题

A. 非契约性赔偿责任

79. 工作组审议了统一规则是否应规定它所提出的抗辩及赔偿责任范围适用于统一规则所规定的行动, 而不管该行动是否在合同、侵权行为或其他方面有无依据(文件A/CN.9/WG.II/WP.53中的附加议题1)。大家同意, 统一规则应包含这一规定。在这方面有人提出, 根据统一私法社公约草案初稿第1(1)条, 公约草案初稿的实施范围不限于经营人按照合同接受货物的情况。有人提出, 根据公约草案初稿第8(1)条(还可有某些改动)制订的条款应防止索赔人对经营人提出不根据合同进行的起诉, 从而拒不执行载于统一规则中的抗辩及赔偿责任的范围。在这方面还提到, 根据某些法律制度, 与经营人没有合同关系的人还可能提出索赔。但是会议一致认为, 统一规则不应具体指明有权对经营人索赔的实体类别(文件A/CN.9/WG.II/WP.53附加议题2)。

B. 适用于经营人的从业人员或 代理人的抗辩及赔偿责任范围

80. 会议同意, 统一规则应授权在受雇范围内行事的经营人的从业人员或代理人能利用经营人根据规则有权援引的抗辩及赔偿责任范围(文件A/CN.9/WG.II/WP.53中的附加议题3)。有人认为, 统一规则也可能需要允许经营人使用其服务的其他任何人利用这种抗辩及赔偿责任范围。另一方面, 会议同意统一规则不应处理这种情况, 即担任承运人的代理人的经营人可能根据例如一项国际运输公约而有权援引承运人能取得的抗辩及赔偿责任范围。

C. 灭失或损坏通知

81. 工作组审议了统一规则是否应要求把货物的灭失或损坏通知经营人, 如果应该, 那么应在多少时间限度内通知, 而且, 如果没有通知, 会造成什么后果(文件A/CN.9/WG.II/WP.53的附加议题4)。会议认为, 统一规则应要求用书面通知经营人。会议认为, 这一要求将使经营人保留有关被通知的灭失或损坏的证据。有种看法是, 需要通知的灭失应是货物的部分灭失或短缺, 如货物全部灭失则不需通知。

82. 至于通知的时间期限, 会议认为, 明显灭失或表面损坏与不明显的灭失或非表面损坏应分别对待。关于明显的灭失或表面损坏, 会议认为时间期限应很短(例如, 不得迟于交货日之后的那个工作日)。

83. 对于不明显的灭失或非表面损坏的通知, 其时间期限应多长, 意见很多。大家一般同意, 时限应比明显的灭失或表面损坏的通知期要长些。有一种看法是, 对不明显的灭失或非表面损坏的通知期应为经营人交货后若干天(如15天)。但也有人认为对于在运输刚开始时处于经营人保管下的灭失或受损坏的集装箱货物, 这种做法会带来问题, 因为这种灭失或损坏要到运输结束时打开集装箱检查货物时才发现, 这时通知期限已过。有人怀疑这个问题有无实际重要性。有人提出, 这种情况可能发生, 例如在因为办理海关手续而使集装箱被扣留下来。

84. 有人建议, 在处理前段提到的问题的一个办法是, 如果通知期限从经营人交货之时算起, 那么这个期限就应长些, 以便收货人能够发出通知(例如30到60天)。另一个提出的办法是, 通知期限从货物到达最终目的地时算起。但有人认为, 按照这种做法, 经营人的处境就不安全, 特别是如果货物经过几个星期才到达目的地时更是如此。有人认为, 这种不安全性可能会使统一规则对经营人失去

吸引力，并给规则的最后被采纳带来困难。第三个建议的办法是，如果在某些特殊情况下，索赔人能证实在从经营人交货时算起的通知期限内不可能发现灭失或损坏的话那就规定在可能发现灭失或损坏的时候发出通知。有人认为，可要求在任何情况下，通知都应从经营人交货之时算起的一段全面时期（如60天）内发出。

85. 有种意见是，不可能完全照顾到索赔人和经营人两者的利益。在某种程度上，这两者的利益能在多大程度上兼顾到，这取决于未能向经营人按所要求那样发出通知所产生的法律后果（例如，未发出通知是否会消除对灭失或损坏提出的索赔，或是仅仅转移了对已交付货物的状况举证的义务）。在这个问题上，有人认为，在作出有关就通知期限的长短而应采取的措施以及这段时间从何时算起的决定时，应该铭记如若未通知将会出现的后果。

86. 会议普遍认为，在明显和非明显灭失和表面或非表面损坏的问题上，如若这类灭失和损坏的通知没有按照统一规则的要求发出，则经营人移交的货物便应被认为是按照其签发的单据所指明的那样的初步证据或如果没有签发这类单据时则被认为是完好无损。但是，另一种观点认为，这种后果仅应适用于没有能够就明显的灭失和表面损坏发出通知的情况，还认为，统一规则不应立即就未能发出非明显灭失和非表面损坏的通知而对其后果作出规定。

87. 在与延误有关的通知问题上，人们注意到，根据工作组先前就延误赔偿进行的讨论，统一规则的草案定稿将列入有关这个问题的条款，而且，有关延误的问题将酌情列入规则的其它条款之中（见第46段）。在关于统一规则是否应要求给予经营人有关移交的货物延误的通知的问题上，有人认为，没有必要要求发出这类通知，因为即使不通知经营人，他也同样会知悉货物的延误。然而，另一种观点则认为，统一规则应该要求给予经营人有关由延误造成的损失的通知，因为这类通知会协助经营人保护其在由于这一损失而索赔时的利益。在关于这一条款的内

容的问题上,有人认为,《汉堡规则》第19条(5)应作为一个模式,并认为,如果在货物移交后60天内没有发出通知,则要求就这一灭失进行赔偿的权利便被取消。

88. 在工作组就通知这一议题进行的一般性讨论中,它也提及了承运人是否有义务通知经营人以及经营人是否有义务按照可行合法规则给予承运人这类通知,以便保护托运人补回灭失或损坏的权利的问题(文件A/CN.9/WG.II/WP.52的议题28)。然而,人们普遍认为,在现阶段无必要处理这些问题。

89. 会议同意,统一规则应处理通知应该给谁的问题(文件A/CN.9/WG.II/WP.53附加议题5)。有人建议,这个问题提出了许多相关的、而统一规则不应试图解决的问题。

D. 合同规定

90. 工作组审议了统一规则是否应当允许经营人根据协定背离规则的规定,或根据规则加强经营人的责任和职责的问题(A/CN.9/WG.II/WP.53的附加议题6)。一种观点认为,这个问题多少关系到统一规则强制性地适用于接受规则的国家的所有经营人的程度问题,或者规则是否允许各国只对同意接受规则约束的经营人实施规则的问题。与此观点相联系,有人指出,虽然工作组还没有审议这个问题,但是,为了协助工作组审议这个问题与是否应当允许经营人根据协定背离规则的问题间的关系,统一规则的最后草案应在方括号中列入一项处理这个问题的规定。但是,多数人认为,这个问题牵涉到统一规则的形式,对这一问题的审议已经推迟到有关实质性问题的的工作结束后进行,到那时,就可知道如何来处理这类问题(见第13段)。会议一致同意,将提交工作组审议的统一规则的最后草案只应列入有关实质性问题的规定,而不应列入最后规定,包括有关统一规则的强制适用性的条文。因为,到那时,工作组还不会讨论到这一问题。

91. 会议同意,经营人通过协定,应当能够加强他根据统一规则所负有的责任和职责。关于统一规则是否应该允许经营人减轻其责任和职责的问题,一种观点认为,如果没有表示相反的要求,各方可自由签订合同。但是,多数人认为,根据统一规则,经营人不应当减轻其责任和职责。有人指出,允许经营人这样做,

不符合统一规则所寻求建立的统一赔偿制度。因此统一私法学社的公约草案初稿的第12条被认为是以广泛可以接受的方式制定了处理这一问题的规定。有人进一步指出,虽然禁止经营人减轻其对保管所负的责任和职责是可以接受的,但是,在有关其他业务的责任和职责方面,如果统一规则要对此加以约束,最好应采取一个不同的做法。

92. 有人指出,统一规则应要求经营人所签发的单证包含一个申明,说明经营人的业务活动受统一规则的管辖;汉堡规则第23条(3)可作为制定这个规定的范例。另一种观点认为,这一规定是否需要,取决于规则要求的单证的性质。

E. 国际运输公约

93. 工作组审议了统一规则应否规定本规则不限制根据一项有关国际货运的国际公约规定可能产生的权利和义务(文件A/CN.9/WG.II/WP.53的议题7)。大家同意,统一规则应有这一规定,但该规定应只是指对经营人所在国家有约束力的国际运输公约。特别是,如果根据可适用的法律,统一规则的规定和某一国际运输公约的规定都适用于某一情况,本规则中的任何规定都不应限制根据该公约的规定所产生的权利和义务。有人提议,也可以考虑这个问题,即统一规则是否应规定本规则将不限制根据有关运输的国家法规的规定所产生的权利和义务。

F. 统一规则的解释

94. 工作组审议了统一规则是否应有涉及本规则解释的规定,例如统一私法社公约草案初稿第15条(文件A/CN.9/WG.II/WP.53中的附加议题8)。大家同意,对统一规则的解释作出规定是需要的,但应按照汉堡规则第3条和关于国际货物销售时效期限的公约(1974年,于纽约)⁹第7条的提法来制订。有人

⁹ A/CONF.63/15。见《联合国国际卖货时效会议正式记录》,联合国出版物,销售号:E.74.V.8。

支持这种看法，认为在目前正在审议中的这一类统一规则中提到公约草案初稿第15(2)条中的“一般原则”是不适当的。也有人表示，公约草案初稿第15条把统一规则的解释与规则的应用分割开来，这是不妥当的。

四. 其他事项和将来的工作

95. 工作组请秘书处在考虑到本届会议的讨论情况下为下届会议拟订关于运输终点站经营人统一法律规则的条款草案，并附上第27段中所提到的研究报告。

96. 联合国贸易和发展会议(贸发会议)的观察员在发言时说，为了对贸发会议1983年6月在贝尔格莱德举行的第六届会议通过的第144(VI)号决议作出响应，贸发会议秘书处将对集装箱运输终点站经营人和用户的权利与义务编写一个研究报告。该报告将提交定于1986年举行的贸发会议航运委员会第十二届会议。该观察员指出，贸发会议在其职责的应用范围上比贸易法委员会狭窄，因为贸发会议的职责范围是限于对集装箱运输终点站经营人和用户进行研究。他说，贸发会议将支援委员会的工作，以免工作可能的重复。该观察员说，贸发会议将考虑工作组讨论的情况，也考虑统一私法学社有关经营人的赔偿责任所进行的准备工作。但他表示希望在委员会定稿之前给贸发会议一个机会让它对工作组的工作成果发表意见。

97. 工作组欢迎贸发会议提供的合作，认为这又一次表明贸发会议和贸易法委员会之间的协作正在日益增进。鉴于工作组内的这个项目预期的进展很快，委员会秘书也欢迎贸发会议秘书处同意它将随其研究工作的进展向贸易法委员会秘书处提供其研究报告。他提到了委员会在通过一项法律文本以前有向各国政府和有关国际组织征求意见的习惯做法，并说，委员会因此欢迎贸发会议的意见，作为在航运领域，特别是在国际多式运输领域内一个有影响而又重要的机构的意见。

98. 工作组考虑到有关提供会议服务的条件，也考虑到一些成员国代表和工作组的观察员将出席业经安排好的其他机构关于国际运输方面问题的会议，决定建议委员会下届会议于1986年1月在纽约举行。