



联合国国际贸易法委员会  
第四十一届会议  
2008年6月16日至7月11日，纽约

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）

目录

	段次	页次
导言 .....	1-7	4
一. 审议情况和决定 .....	8	5
二. 拟定[全程或部分][海上]货物运输公约草案 .....	9-280	6
第9章 – 运输单证和电子运输记录（续） .....	9-14	6
第42条草案. 合同事项的证据效力 .....	9-14	6
第10章 – 货物交付 .....	15-85	6
第44条草案. 接受交货的义务 .....	15-23	6
第45条草案. 确认收讫的义务 .....	24	8
第46条草案. 未签发可转让运输单证或可转让电子运输记录时的交付 .....	25-28	8
第47条草案. 签发必须提交的不可转让运输单证时的交付 .....	29-35	9
第48条草案. 签发必须提交的不可转让电子运输记录时的交付 .....	36-41	10
第49条草案. 签发可转让运输单证或可转让电子运输记录时的交付 .....	42-67	11
第50条草案. 货物仍未交付 .....	68-83	16
第51条草案. 货物留置 .....	84-85	18



第 11 章 – 控制方的权利 .....	86-114	18
第 52 条草案. 控制权的行使及范围 .....	88-89	19
第 53 条草案. 指明控制方和转让控制权 .....	90-96	19
第 54 条草案. 承运人执行指示 .....	97-103	20
第 55 条草案. 视为交货 .....	104	22
第 56 条草案. 运输合同的变更 .....	105-107	22
第 57 条草案. 向承运人提供额外的信息、指示或文件 .....	108-113	23
第 58 条草案. 协议变更 .....	114	23
第 12 章 – 权利转让 .....	115-132	24
第 59 条草案. 签发可转让运输单证或可转让电子运输记录的 .....	119	24
第 60 条草案. 持有人的责任 .....	120-131	25
第 61 条草案. 未签发可转让运输单证或可转让电子运输记录的 .....	132	27
第 13 章 – 赔偿责任限额 .....	133-166	27
第 62 条草案. 赔偿责任限额 .....	133-156	27
对赔偿责任限额的进一步审议 .....	157-166	32
第 14 章 – 诉讼时效 .....	167-179	35
第 65 条草案. 诉讼时限 .....	168	35
第 66 条草案. 时限期的延长 .....	169-172	35
第 67 条草案. 追偿诉讼 .....	173-177	36
第 68 条草案. 对被指明为承运人的人的诉讼 .....	178-179	37
第 15 章 – 管辖权 .....	180-205	37
第 69 条草案. 对承运人的诉讼 .....	181	37
第 70 条草案. 法院选择协议 .....	182-192	37
第 71 条草案. 对海运履约方的诉讼 .....	193	39
第 72 条草案. 不另增管辖权地 .....	194	39
第 73 条草案. 扣留或者临时或保全措施 .....	195	39
第 74 条草案. 诉讼的合并和移转 .....	196	39
第 75 条草案. 争议发生后达成的协议和被告已应诉时的管辖权 .....	197-198	39
第 76 条草案. 承认和执行 .....	199-201	39
第 77 条草案. 第 15 章的适用 .....	202-205	40
第 16 章 – 仲裁 .....	206-218	41
第 78 条草案. 仲裁协议 .....	207-211	41
第 79 条草案. 非班轮运输中的仲裁协议 .....	212-214	42

第 80 条草案. 争议产生后的仲裁约定 .....	215	42
第 81 条草案. 第 16 章的适用 .....	216-218	42
第 17 章 – 共同海损 .....	219-220	43
第 82 条草案. 共同海损条款 .....	219-220	43
第 18 章 – 其他公约 .....	221-245	43
第 83 条草案. 退出其他公约 .....	221-227	43
第 84 条草案. 管辖航空货运的国际公约 .....	228-231	45
进一步审议关于公约冲突问题的第 84 条草案 .....	232-236	46
第 85 条草案. 赔偿责任总限制 .....	237-238	47
第 86 条草案. 有关旅客和行李运输的其他规定 .....	239-243	47
第 87 条草案. 关于核事故造成损害的其他规定 .....	244-245	48
第 20 章 – 最后条款 .....	246-280	49
第 91 条草案. 保存人 .....	246	49
第 92 条草案. 签署、批准、接受、认可或加入 .....	247-251	49
第 93 条草案. 保留 .....	252-254	49
第 94 条草案. 声明的程序和效力 .....	255-261	50
第 95 条草案. 对本国领土单位的效力 .....	262	51
第 96 条草案. 区域经济一体化组织的参与 .....	263	51
第 97 条草案. 生效 .....	264-271	51
第 98 条草案. 修订和修正 .....	272-274	53
第 99 条草案. 对责任限额的修正 .....	275-277	53
第 100 条草案. 退出本公约 .....	278	53
对第 89 条草案批量合同的进一步评论意见 .....	279-280	54
三. 其他事务 .....	281	54
未来工作规划 .....	281	54

## 导言

1. 委员会 2001 年第三十四届会议成立了第三工作组（运输法），委托该工作组与有关国际组织密切合作，拟订关于国际货运问题的立法文书，这些问题包括适用范围、承运人的责任期、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。<sup>1</sup>工作组在 2002 年第九届会议开始审议一份[全程或部分][海上]货物运输公约草案。关于该公约草案立法史方面历史参考资料的最新汇编可查阅 A/CN.9/WG.III/WP.92 号文件。
2. 第三工作组（运输法）由委员会所有成员国组成，于 2007 年 10 月 15 日至 25 日在维也纳举行了第二十届会议。工作组下列成员国的代表出席了会议：阿尔及利亚、澳大利亚、奥地利、白俄罗斯、贝宁、玻利维亚、喀麦隆、加拿大、智利、中国、哥伦比亚、捷克共和国、萨尔瓦多、法国、加蓬、德国、希腊、危地马拉、印度、伊朗伊斯兰共和国、意大利、日本、拉脱维亚、黎巴嫩、墨西哥、纳米比亚、尼日利亚、挪威、大韩民国、俄罗斯联邦、塞内加尔、新加坡、西班牙、瑞士、泰国、大不列颠及北爱尔兰联合王国、美利坚合众国和委内瑞拉玻利瓦尔共和国。
3. 下列国家的观察员也出席了会议：阿根廷、巴西、布基纳法索、刚果、科特迪瓦、刚果民主共和国、丹麦、多米尼加共和国、芬兰、加纳、印度尼西亚、科威特、荷兰、新西兰、尼加拉瓜、尼日尔、菲律宾、葡萄牙、罗马尼亚、沙特阿拉伯、斯洛伐克、斯洛文尼亚、瑞典、突尼斯、土耳其、坦桑尼亚联合共和国和也门。
4. 下列国际组织的观察员也出席了会议：
  - (a) **联合国系统：**联合国贸易和发展会议（贸发会议）；
  - (b) **政府间组织：**欧洲联盟理事会、欧盟委员会、国际铁路运输政府间组织；
  - (c) **工作组邀请的国际非政府组织：**美洲铁路协会、波罗的海和国际海事理事会、国际海事委员会（海事委员会）、欧洲托运人理事会、国际海运局、国际货运代理人协会联合会、保赔协会国际集团、西非和中非海事组织和世界海事大学。
5. 工作组选出下列主席团成员：
 

**主席：** Rafael Illescas 先生（西班牙）

**报告员：** V. D. Sharma 先生（印度）
6. 工作组收到下列文件：
  - (a) 临时议程说明及更正（A/CN.9/WG.III/WP.92 和 A/CN.9/WG.III/WP.92/Corr.1）；

<sup>1</sup> 《大会正式记录，第五十六届会议，补编第 17 号》及更正（A/56/17 和 Corr.3），第 345 段。

- (b) [全程或部分][海上]货物运输公约草案及更正（A/CN.9/WG.III/WP.81 和 A/CN.9/WG.III/WP.81/Corr.1）；
- (c) 一份载有尼日利亚政府的意见和提议的文件（A/CN.9/WG.III/WP.93）；
- (d) 一份载有公约草案第 42、44 和 49 条修订案文的秘书处说明（A/CN.9/WG.III/WP.94）；
- (e) 丹麦和荷兰代表团的提案（A/CN.9/WG.III/WP.95）；
- (f) 荷兰代表团提交的关于第 12 章“权利转让”的提案（A/CN.9/WG.III/WP.96）；
- (g) 一份载有非政府组织的意见的文件（A/CN.9/WG.III/WP.97）；
- (h) 中国政府关于管辖权的提案（A/CN.9/WG.III/WP.98）；
- (i) 中国政府关于在签发了可转让运输单证或可转让电子运输记录时货物交付问题和关于货物处于无法交付状态问题的提案（A/CN.9/WG.III/WP.99）。

7. 工作组通过了以下议程：

1. 会议开幕。
2. 选举主席团成员。
3. 通过议程。
4. 拟定[全程或部分][海上]货物运输公约草案。
5. 其他事项。
6. 通过报告。

一. 审议情况和决定

8. 工作组继续根据秘书处的一份说明(A/CN.9/WG.III/WP.81)的附件所载案文审查[全程或部分][海上]货物运输公约草案（“公约草案”）。有与会者再次提醒工作组，上述说明中所载案文是自 2002 年以来工作组内进行的谈判的结果。工作组商定，虽然可对公约草案的各项条款作进一步修订和澄清以使其能够反映工作组已达成的共识，但只有在对重新审议政策选择有强烈的共识时才应当作此重新审议。有关审议情况和结论载于下文第二节（见下文第 9 至 280 段）。以下各段对 A/CN.9/WG.III/WP.81 的所有提及均包括对 A/CN.9/WG.III/WP.81/Corr.1 中所述纠正的提及。

## 二. 拟定[全程或部分][海上]货物运输公约草案

### 第 9 章 – 运输单证和电子运输记录

(继续第十九届会议的审议, 见 A/CN.9/621, 第 301 至 302 段)

#### 第 42 条草案. 合同事项的证据效力

9. 工作组继续审议 A/CN.9/WG.III/WP.94 第 1 段所载第 42 条草案案文。据解释, 该条款草案除了对与第 37 条草案的相互参引作出的纠正外, 仍与 A/CN.9/WG.III/WP.81 所载的相同。据认为, 对该案文加以纠正并不是要改变其含义。

10. 有与会者提醒工作组注意到促成拟定第 42 条草案的广泛辩论。目前草拟的案文是在就运输单证证据价值的处理问题持有的针锋相对的意见之间作出认真妥协的结果。

11. 有与会者指出, (b)(-)项使用了“第三方”一语, 而(b)(-)项中则使用了“收货人”一语。就此, 据指出, “第三方”一语似乎是指运输单证的“持有人”, 如第 1 条草案第 12 款所界定的那样。但是, 鉴于收货人也可能是运输单证持有人, 因此据关切地认为, (b)(-)项和(b)(-)项中使用的这两个用语之间的区别不清楚, 可能需要作进一步澄清。工作组一致认为, 在拟定供工作组审议的最后修订草案时, 秘书处应当认真审查案文, 以确保在这两个用语的使用上保持一致。

12. 有与会者进一步提议, 虽然原则是承运人针对善意行事的收货人提出的相反证据应当是不可接受的, 但善意这一概念不可单独存在, 而是应当与特定标的相关。就此, 提议采取大意如《汉堡规则》第 16(3)条所载措词的以下措词: “依据其中所载信息而善意行事的收货人”。有与会者赞成这一提议。

13. 对于在第 42 条草案中延伸运输单证上的说明的确定性证据效力以使之不仅包括不可转让运输单证而且包括海运单, 有与会者对此表示关切。

#### 工作组就第 42 条草案达成的结论:

14. 工作组经讨论后一致认为, A/CN.9/WG.III/WP.94 所载第 42 条草案案文是可接受的, 但须澄清可运用善意这一概念的情形。工作组请秘书处审查整个公约中的用语使用情况, 特别是“第三方”和“收货人”这两个用语的使用情况, 以确保用语一致。

### 第 10 章 – 货物交付

#### 第 44 条草案. 接受交货的义务

15. 工作组继续审议 A/CN.9/WG.III/WP.94 所载第 44 条草案。有与会者就此注意到, 为清楚起见, 秘书处提议将 A/CN.9/WG.III/WP.81 所载第 11 条草案的第

2 款的内容移至第 44 条草案第 1 款末尾处，因为关于交货时间和地点的规则似乎最好是放在关于交货的一章第 44 条草案中。此外，秘书处还建议，鉴于第 14 条草案第 2 款规定的卸载货物的义务将由收货人履行，因此应当将相应的条文从第 27 条草案第 2 款移至第 44 条新的第 2 款。

### 交货的概念

16. 有与会者表示认为，第 44 条草案第 1 款所载的最后一句阐述的是实际交货，而不是合同约定的交货时间和地点。为此，建议删除该句，并在第 1 款末尾“时间和地点”之后增加如下词语，这些词语系根据 A/CN.9/WG.III/WP.81 所载目前第 21 条草案的启发而来：“考虑到合同条款、行业习惯、做法和惯例以及运程情况之后该时间和地点是可以合理预期交货的时间和地点。”

17. 支持改拟第 1 款的意见还称，句中提到的交货时间和地点是“根据运输合同货物从最后一种运输工具卸下的时间和地点”，这段词语可被解读为意味着收货人可能有义务在任何可能的最后卸货地接受交货。据称，这将对收货人不合理的强制规定。

18. 改拟第 1 款的建议受到一些与会者的支持，但工作组商定推迟对拟议添加的词语作最后决定，以便使各代表团有更多的时间进一步考虑这些措词的影响。

### 方括号内的备选案文选择

19. 工作组接着审议了第 44 条草案所载两组方括号内的措词，其中提及收货人接受交货的义务，该收货人是“行使”运输合同“下任何权利的”或“实际参与”运输合同的。据建议，这两则案文都可删除，因为第 1 条草案所载的收货人定义已明确规定收货人是有提货权的人，根据该条草案，收货人接受交货的义务应当是无条件的。有些与会者对此建议表示支持，但工作组多数意见主张在该条草案中保留某种形式的限定，并接着开始审议面前的草案中所提供的备选措词。

20. 有与会者表示认为，两组方括号内的案文其措词都不明确，都没有提供充分的指导，指出收货人根据运输合同有义务接受交货的情形。据建议，似宜删除这两组方括号内的案文，改为提及一项规定，即收货人要求交货或类似的措词。但是，有与会者表示担忧，认为在有些情况下这一规定对承运人的负担过重，承运人根据运输合同可能无法解除其照管货物的职责，这些情况例如收货人采取某些相关的法律行动而并未正式要求交货，比如收货人请求得到一些货物样本以确定是否根据基本售货合同接受这些货物。

21. 有些与会者表示支持第二组方括号内的案文。有与会者建议删除第二组方括号内案文中的“主动”二字，因为有时候被动的行为也足以使收货人有义务接受交货。但是，有与会者表示担忧，认为第二组方括号内的案文含义太宽泛模糊，其中未指明在运输合同中达到什么样的“参与程度”即足以使收货人有义务接受交货。鉴于这些忧虑，工作组表示优先选择第一组方括号内的案文。

22. 在审议第一组方括号内的案文时，工作组听取了与会者所表示的关切，其中指称收货人行使运输合同下“任何”权利的含义可能太宽泛。例如，如果收货人行使合同规定的权利，打听运输途中的货物现在何处，那么这是否足以触发适用本规定？据指称事情并非如此，行使合同规定的权利系指行使控制权或询问承运人提取货物样本等事项。为了消除这一忧虑，建议应从第一组方括号内的案文中删除“任何”二字。据指出，本条的用意是收货人如果希望行使售货合同规定的权利，例如拒不收货的权利，不应当被允许拒绝接收根据运输合同交付的货物。

#### 工作组就第 44 条草案达成的结论：

23. 工作组经讨论后一致认为，A/CN.9/WG.III/WP.94 中所载第 44 条草案的案文是可接受的，并商定：

- 纳入第一个方括号内的案文，删去其中的“任何”一词；及
- 当各代表团有机会仔细考虑关于删除第 44 条草案第 1 款的最后一句并重拟第一句最后措辞的建议时，重新审议该款的最后措辞。

#### 第 45 条草案. 确认收讫的义务

24. 工作组一致认为 A/CN.9/WG.III/WP.81 中所载第 45 条草案的案文是可接受的。

#### 第 46 条草案. 未签发可转让运输单证或可转让电子运输记录时的交付

25. 有与会者回顾道，工作组第十六届会议已审议了第 46 条草案（见 A/CN.9/591，第 223 至 230 段）。工作组接着审议了 A/CN.9/WG.III/WP.81 中所载的第 46 条草案案文。有与会者询问，第 46 条草案(c)款中提及的“收到到货通知后”一语是否暗示通知应总是发送给收货人。据说这种解释与第 50(3)条草案不一致，该条允许将通知发送给收货人以外的其他人。建议重拟(c)款以使其与第 50(3)条草案保持一致。

26. 有些与会者表示支持删去第 46 条草案(c)款中的“收到到货通知后”一语。据指出，该措辞会给承运人带来沉重的负担，尤其是在集装箱运输的情况下，可能有许多收货人。有与会者还指出该措辞是不必要的，鉴于第 50(3)款已经论述了承运人可能希望视为未能交付货物的情形。如果保留该措辞，则建议将其改为“向收货人发出到货通知后”以考虑到承运人可能不知道收货人何时收到到货通知的情形。但有与会者表示支持保留该案文而不作任何修改。据说第 46 条草案论述了货物抵达目的地时承运人的义务，因此该条与第 50(3)条草案是有区别的，第 50(3)条草案论述的是货物可视为未能交付的情形。

27. 有与会者建议阐明，第 46 条草案(c)款中关于控制方或托运人就货物的交付发出指示的义务应当遵守第 54 条规定适用的相同条件，例如，发出的指示应当合理并且不会干扰承运人的正常营运。

### 工作组就第 46 条草案达成的结论：

28. 工作组经讨论后一致认为，A/CN.9/WG.III/WP.81 所载第 46 条草案的案文是可接受的。

### 第 47 条. 签发必须提交的不可转让运输单证时的交付

29. 与会者提醒工作组，工作组第十七届会议决定在公约草案案文中插入关于签发必须提交的不可转让运输单证时的货物交付的条款（见 A/CN.9/594，第 208 至 215 段），根据这项决定，已经在 A/CN.9/WG.III/WP.81 中插入第 47 条草案。与会者还提醒工作组，在 A/CN.9/WG.III/WP.81 中，第 47 条草案置于方括号内，其案文以 A/CN.9/WG.III/WP.68 所载拟议第 48 条之二为基础（见第 15 段）。

### 一般性讨论

30. 虽然承认并非所有法域都了解必须提交的不可转让运输单证，工作组普遍认为在存在这类单证的情况下，第 47 条草案是有益的。工作组决定应当保留第 47 条草案，并应当去掉该条款前后的方括号。

### “[规定][注明][指明]”

31. 工作组接下来审议了第 47 条草案前导句中给出的三个备选用语：这类不可转让运输单证应当“[规定]”、“[注明]”还是“[指明]”必须交单。有与会者认为，在一些法域，“提单”这一名称本身即意味着必须交单方可提取货物，若第 47 条草案的意图是保留有关这些类别单证的现行法律，则较好的案文是“根据适用于该单证的法律注明”。不过，还提出如果工作组不同意该建议，也应当选择“注明”一词，因为该词尽管略显模糊，但至少保留了与这些单证有关的当前做法。与会者支持应当保留当前做法的观点，但是指出“注明”一词要好一些，因为提及适用法虽然从法律角度讲也许是明确的，但承运人在交付货物时难以知悉有关单证是否满足适用法的要求。在三个备选用语中，与会者倾向工作组保留“注明”一词，并删除其他选项，以便保留与必须提交的不可转让运输单证有关的当前做法。

32. 不过，对此有与会者提出，决议草案是按照运输单证可转让还是不可转让来区分所有运输单证的，把单证说成是“提单”无论这一名称从国内法角度来说会产生什么样的法律后果，势必都将采用一种与公约草案所使用的分类方法相反的分类方法。还进一步指出，虽然工作组决定顾及与必须提交的不可转让运输单证有关的当前做法，但国内法对于如何处理这类单证并无统一标准。在此情况下，暗示可以参照国内法因素，将留出过宽的解释余地，以至于无法符合公约草案中的单证分类方法。有与会者建议，为了在公约草案中保留统一的分类制度，应当明确规定这类单证的措辞本身必须足以确定其性质，至少“注明”一词应予删除，因为该词不够清晰，并可能给公约草案中本来清晰的分类

带来不确定性。还有与会者指出，公约草案旨在建立一个明确和可预测的制度，如果假定当事方同意采用一些法域不太常见的必须提交的不可转让单证，就必须明确说明这是有意作出的决定。因此，公约草案应当要求采用一种比“注明”一词所表示的标准更严格的标准。有与会者支持为一致性和确定性起见在此处避免使用“注明”一词的观点。

33. 工作组中也有与会者支持“规定”一词，还有一些与会者支持“指明”一词。此外，还讨论了三个备选用语的不同语文版本是否提示有一个用语优于案文中所列的三个选项。不过，对于应当选择三个备选用语中的哪一个并未形成明确的共识。支持“指明”一词的与会者数量最少，因此工作组决定从公约草案中删除该选项，但保留另外的备选用语供今后审议。还有与会者指出，不管怎样，第 42(b)(c)条草案的案文应与工作组最后选定的用语相一致。

### 到货通知

34. 有与会者指出，虽然第 46 条草案(c)项要求提供到货通知，但第 47 条并没有要求提供到货通知。工作组一致认为，为一致起见，第 47 条草案(b)项也应当要求提供到货通知。

### 工作组就第 47 条草案达成的结论：

35. 工作组商定：

- 保留第 47 条草案的案文，并删除前后的方括号；
- 保留前导句中方括号内备选用语“[规定]”和“[注明]”供今后审议，删除第三个备选用语“[指明]”；
- (b)项应添加对到货通知的要求；
- 注意根据工作组最终选定的用语调整第 42(b)(c)条的案文。

### 第 48 条草案. 签发必须提交的不可转让电子运输记录时的交付

36. 与会者提醒工作组，工作组第十七届会议决定在公约草案案文中插入一则关于签发必须提交的不可转让电子运输记录时的交付的条款（见 A/CN.9/594，第 208 至 215 段），根据这项决定，已经在 A/CN.9/WG.III/WP.81 中插入第 48 条草案。与会者还提醒工作组在 A/CN.9/WG.III/WP.81 中，将第 48 条草案置于方括号内，其案文以 A/CN.9/WG.III/WP.68 所载拟议第 48 条之三为基础（见第 16 段）。

37. 据指出，考虑到难以要求“提交”电子记录，“不可转让电子运输记录”这一用语有些不合逻辑，有与会者建议改用“不可转让运输单证电子等同物”这一用语。该建议尽管得到一定的支持，但有与会者指出，要求提交不可转让运输单证电子等同物同样不合逻辑。还有与会者指出，这则条文可能会造成的始料不及的后果是，使用有关可转让电子运输记录的第 49 条草案中所采用的相

同做法，从而有可能以对待可转让电子运输记录的类似方法对待不可转让电子运输记录。

38. 有与会者就第 48 条草案(a)项中对待收货人的做法和使用“排他性控制”这一用语表示了另外一些关切。尽管有与会者认为收货人必须对货物拥有控制权，从而也就必须对运输单证或运输记录拥有控制权，但有与会者对第 48 条草案是否应当载述“排他性控制”标准表示关切，因为在有关可转让电子运输记录的其他场合使用了这项标准，例如在第 1(12)(b)条草案有关“持有人”的定义中就使用了这项标准。

#### **保留第 48 条草案的必要性**

39. 有与会者询问鉴于行业现行做法究竟是否还需要第 48 条草案之类的条文。有与会者建议删除第 48 条草案，如果工作组认为需要以某种方式提及这类单证的电子等同物，则不妨通过对第 47 条草案的行文措词作些调整来补充这类内容。

#### **到货通知**

40. 还有与会者指出，第 46 条草案(c)项要求有抵达通知，而第 48 条草案则没有这一要求。工作组一致认为，为前后一致起见，第 48 条草案(b)项也应当要求有到货通知。

#### **工作组就第 48 条草案达成的结论：**

41. 工作组商定：

- 关于该条的标题应作进一步审议；
- 保留置于方括号内的第 48 条草案的案文；
- 第 48 条草案(a)项应当置于方括号内，供工作组进一步审议；
- (b)项添加对到货通知的要求。

#### **第 49 条草案. 签发可转让运输单证或可转让电子运输记录时的交付**

42. 工作组回顾其最近在第十六届和十七届会议上审议了关于签发可转让运输单证或可转让电子运输记录时的交付的第 49 条草案（见 A/CN.9/591，第 231 至 239 段，A/CN.9/594，第 80 至 89 段）。工作组获知，如 A/CN.9/WG.III/WP.94 第 4 至 6 段所述，有与会者建议对(d)和(g)项的文字作相应的修改，工作组接着审议了 A/CN.9/WG.III/WP.94 所载第 49 条草案略经修订的案文。

**(a)项**

43. 有与会者建议工作组似宜考虑(a)项是否应当增加一项内容,指明收货人必须接受交货时限。有与会者称,增设时限,可能在货物迟延交付时很成问题。有与会者提出,第 1(12)条草案有关“持有人”的定义既已提及“适当被背书的”单证,(a)(-)项还有何用途,对此所做的解释是,(a)(-)项指的是所谓“记名”单证,这类单证允许为其他人背书单证,在这类情形下,应当要求持有人证明其为单证最终被背书人。最后,有与会者称(a)项前导句中“酌情”一词似为多余。

**(b)项**

44. 有与会者建议将(b)项中“承运人应当拒绝交付”一语调整为“承运人可以拒绝交付”,因为有些情况可能是,即使(a)项中的各项要求已经得到满足,承运人也可能决定不交付,例如,在承运人可能有其他契约关系的情况下。对此,有与会者指出,加入“应当”一词是为了在(a)项的要求得不到满足的情况下明确并加强承运人拒绝交付货物的立场,而“可以”一词会削弱这一效果。工作组未采纳所建议的修改。

**(c)项**

45. 与会者提醒工作组,工作组第十九届会议已经商定在第 40 条草案中增加一款,规定若签发了一份以上的可转让运输单证正本,而承运人未在合同事项中列入这些正本的份数,其法律后果是该可转让运输单证被视为表明仅签发了一份正本(见 A/CN.9/621,第 296 段)。根据上述一致意见,有与会者建议,为了避免对该原则模糊不清,应将(c)项的开头语调整为“可转让单证说明有一份以上正本的……”,然后接该项其余部分的内容。

46. 但有与会者提醒工作组,签发多份可转让运输单证正本的做法据认为是不明智的,已经告诫不可轻易为之。有与会者建议,在公约草案中进一步提及该做法可能会鼓励或宽容这种做法,不如将提及该做法的内容全部删去。有些与会者赞成这一办法。还有与会者提出另一种办法,即假如工作组认为应当保留有关该做法的规定,便应当对第 36 条草案进行调整,以表明托运人有权要求获得可转让运输单证的多份正本。

47. 关于工作组先前的一致意见,即在第 40 条草案中增加一个关于承运人未在合同事项中列入提单正本份数的法律后果的条款,有与会者请工作组审议这一决定所依据的政策。特别是,有与会者指出,未在合同事项中列入正本份数是承运人的过失,而规定在这种情形下视为仅签发了一份正本将有利于承运人而不利于货主。此外,若有这种规定,便有必要重新审议公约草案的另外一些规定,如第 53(2)(b)条草案下要求提交所有正本以证明控制权的规定。

48. 工作组根据上述关切意见审议了四种可能的选择办法，其中涉及建议在(c)项中添加的内容和其第十九届会议就承运人未在合同事项中列入可转让运输单证正本份数的法律后果所作的决定：

- (a) 确认其第十九届会议作出的决定并在(c)项中添加所建议的案文；
- (b) 保留(c)项目前的措词并改变其第十九届会议的决定；

(c) 在(c)项中添加所建议的案文，论及在可转让运输单证未指明正本份数的情况下排除其适用，但改变其第十九届会议所作的决定；

- (d) 删去公约草案中提及使用可转让运输单证多份正本的所有内容。

49. 工作组中有意见赞成上文第 48 段所列的第一种选择办法。有与会者指出，对于未按第 37 条草案的要求列入其他合同事项，公约草案没有规定处罚办法，而且如果针对未提供可转让单证正本份数的情形而建议在第 40 条草案中添加这样一条文，那将是很奇特的做法。

50. 不过工作组强烈支持上文第 48 段所列的第三种选择办法，即在(c)项中添加所建议的案文，但改变其第十九届会议所作的决定，即针对未在合同事项中列入可转让单证多份正本份数的情形，添加一个处罚规定。

**工作组就第 49 条草案(a)、(b)和(c)项达成的结论：**

51. 工作组一致认为：

- (a)项案文仍应按目前的措词放在案文中；
- (b)项案文仍应按目前的措词放在案文中；
- 应当对(c)项案文进行调整，将其开头语改为“可转让单证说明有一份以上正本的……”；
- 工作组改变在第十九届会议上所作的决定（见 A/CN.9/621，第 296 段），而决定不在第 40 条草案中添加关于承运人未在合同事项中列入提单正本份数的法律后果的条款。

**(d)、(e)、(f)和(g)项**

52. 有与会者说，第 49 条草案(d)、(e)、(f)和(g)项所列办法的用意是处理未提交可转让运输单证或电子运输记录便交付货物的现实问题。有与会者指出，如前几届会议所讨论的，这个问题是主要销售合同的要求和现代航程的长度所造成的制度问题，在石油业这样一些行业中是很常见的。有与会者说，(d)、(e)、(f)和(g)项中所设计的整套办法的依据是，现代承运人有能力与持单人进行通信，无论双方身在何处，因此承运人有责任寻找控制方或托运人以取得交付指示。

53. 一些与会者赞成下述意见：如果确立这样一种制度，将对方未提交可转让运输单证或电子运输记录便交付货物这一不当做法制度化，就会破坏传统的提

单制度。但有相反的意见认为，这些条款中的办法不是要破坏提单制度，而是要尽可能在最大程度上恢复传统提单制度的价值和完整性。

54. 与会者普遍承认，第 49 条草案(d)、(e)、(f)和(g)项所确立的制度是为了在这种情形下保护承运人以及取得可转让运输单证或电子运输记录的第三方。工作组中有意见表示支持 A/CN.9/WG.III/WP.94 号文件所载的第 49 条草案(d)、(e)、(f)和(g)项的案文。但与会者还提出了各式各样的建议，以缩短该条草案的篇幅或修改其中各项条款。工作组继续审议这些建议。

#### 建议删除

55. 有与会者对删除第 49 条草案(d)、(e)、(f)和(g)项的建议表示赞同，认为(d)、(e)和(f)项放在一起是允许承运人在某些情形下将货物交付给可转让运输单证或电子运输记录持有人以外的人。有与会者说，这种可能性或许并不理想，但满足了现代航运中一个十分重要的实际需要。有与会者支持这三项条款所确立的制度，但有与会者指出，还有一个令人关切而且同样迫切需要解决的问题是保护善意行事的可转让运输单证或电子运输记录的第三方持有人，如通过第 49 条草案(g)项的运作得到保护的人。有与会者说，(d)、(e)和(f)项同(g)项之间，不仅在所保护的权益上有矛盾，在各项目前的措词上也有矛盾。

56. 因此，有与会者建议将第 49 条草案(d)、(e)、(f)和(g)项全部删除，并将未提交可转让运输单证或电子运输记录便交付货物的问题完全留给国内法处理（见 A/CN.9/WG.III/WP.99）。工作组中有人赞同这一建议。

#### 删除(g)项并补充(f)项

57. 与会者就第 49 条草案(f)和(g)项提出了另一个建议，即删除(g)项，补充(f)项中的“除主张提货权以外”一语后改为“除主张提货或就未交付货物索赔的权利以外”（见 A/CN.9/WG.III/WP.87）。补充(f)项所持的依据是，拟议案文可以使承运人避免因未交付货物造成灭失或损坏而对其提出索赔。此外，删除(g)项的用意是保护承运人，免除其对可能出现的“第二次交付”承担的赔偿责任，所谓第二次交付是指在交付后成为持有人的第三方善意持有人由此获得可转让运输单证或电子运输记录中所体现的一切权利，包括主张提货的权利。该建议得到一定的支持，但有与会者称，仅仅删除(g)项可能不足以消除承运人所承受的风险，因为根据(d)和(e)项，仍然可以因按照控制方或托运人发出的指示进行交付而认定承运人负有赔偿责任。

#### 补充(g)项和第 50(2)条草案

58. 向工作组提出的另一项建议的目的是，保护承运人，在可转让运输单证或电子运输记录的善意获取人提出所谓的“第二次交付”的要求时，免除其可能承担的赔偿责任（见 A/CN.9/WG.III/WP.95）。据指出，承运人在遇到未提交可转让运输单证或电子运输记录而仍然要求其交货的情况时，目前采取的做法是，承运人要求收货人出示通常附带银行担保的赔偿保证书。有与会者称，这

种办事程序，对承运人而言是一种麻烦，而对收货人来说则是一种费用高昂的做法，其主要原因是，银行担保通常必须是大额担保。虽有与会者认为第 49 条草案所确定的处理不提交单证情况的制度不失为一种新的积极做法，但有与会者不愿意让无可指责的承运人面临对第三方持有人承担潜在赔偿责任的风险。

59. 针对这个问题提出的解决办法有两个方面：

- 添加以下内容，以此作为第 49 条草案(g)项第二句：  
合同事项已指明预期到货时间，或包含一项关于如何了解货物是否已经交付的说明的，推定持有人在其成为持有人时已经了解或理当了解该项交货。
- 在第 50(2)条草案中添加以下新的(f)项：  
没有按承运人的合理要求，为使承运人避免必须向根据第 49 条(d)项所指示的收货人以外的人交货的风险而提供担保。

60. 该建议得到了工作组的支持。

#### 改进关于(g)项和第 50(2)条草案的提议

61. 尽管上文第 59 段概述的提议被视为一个积极的步骤，在解决不提交单证问题的同时又能向承运人和第三方提供保护，但有与会者称，应当从两个方面着手对这项建议加以改进。首先，鉴于承运人根据(d)和(e)项寻求控制方或托运人提供指示会造成(f)和(g)所述承运人的潜在赔偿责任问题，有与会者认为，应当在第 49 条草案中列入承运人对控制方或托运人提起追索诉讼的具体权利。其次，据指出，一旦以承运人的名义确定了此种追索诉讼的权利，就可将其连同收货人向承运人交具合理担保的义务一并写入第 49 条草案。最后，有与会者指出，较之于第 50 条草案，把关于赔偿和担保的条文列入第 49 条草案更为合适，而且这样一来就不必按上文第 59 段所述在第 50(2)条草案中增设新的(f)项。

62. 工作组表示支持上文第 59 段所载根据以上建议加以改进的提议。

#### 另一项提案

63. 向工作组提出的另一项建议是，对于工作组正在想办法处理的问题，似可通过类似于第 47 条草案中有关必须提交的不可转让单证所采用的方法来处理。特别建议将(d)、(e)、(f)和(g)项的实施限于以下情况：已签发可转让的运输单证或电子运输记录，并在该单证或电子运输记录本身注明相关货物可在不提交可转让运输单证或电子运输记录的情况下予以交付。据认为这种做法将对持有人给予足够的提醒，即在某些情况下，货物可能交付给另一人。为落实这一建议而提议采取的办法是，在(d)、(e)、(f)和(g)项前添加大意如下的措辞：“如果可转让运输单证或电子运输记录上注明货物可在不提交该单证或电子记录情况下予以交付，则下列规则适用：”。

64. 有与会者表示有兴趣探讨该建议，不过告诫在纳入某种并不完全符合公约草案的可转让和不可转让类别的其他单证或电子记录时务必谨慎行事，因为这样有可能产生一种价值较低的次级类别可转让单证和电子记录。然而，为便于今后的讨论，工作组同意在公约草案案文的脚注中列入该提案的实质内容，以使各代表团能够考虑其所涉问题。

#### 关于(d)项的进一步起草建议

65. 有与会者指出，根据(d)项和(e)项，不清楚承运人是否可以拒绝执行控制方或托运人的指示。因此建议，要求承运人执行这些指示，应与第 54 条草案规定的同样要求一致：

- 该指示能够按指示中的条件合理地执行；
- 该指示不会干扰承运人的正常营运。

66. 还有与会者建议审查公约草案的案文，以确保“控制方”和“持有人”这两个术语在用法上的一致性。有与会者表示支持该建议。

#### 工作组就第 49 条草案(d)、(e)、(f)和(g)项达成的结论：

67. 工作组经讨论后商定：

- 第 49 条草案(d)、(e)、(f)和(g)项的案文应予以保留；
- 上文第 59 段和 A/CN.9/WG.III/WP.95 中所述提案应补充到公约草案案文中，但其关于第 50(2)条草案增加(f)项的建议除外；
- 秘书处应将上文第 61 段中所述提案的修订案文补充到公约草案案文中；
- 上文第 63 至 64 段中所述提案应作为公约草案案文的一个脚注。

#### 第 50 条草案. 货物仍未交付

68. 有与会者提醒工作组，根据工作组第十七届会议的审议情况（A/CN.9/594，第 90-93 段），A/CN.9/WG.III/WP.56 所载的原第 50 条草案已被删除，其实质内容被纳入了 A/CN.9/WG.III/WP.81 中的第 50 条草案。

#### 第 1 和第 2 款

69. 有与会者认为，(c)项规定的承运人有将货物出售的权利有可能对货主造成严重损害。出于这一原因，一些与会者表示支持以下建议，即添加承运人在六十天后才可行使其将货物出售的权利这一时间要求，但易腐货物或就其他方面而言不宜保存等情形除外。

70. 对于制定保障措施确保承运人可能根据本条草案就货物的处分采取的任何措施得到妥善实施的重要性，工作组内达成了普遍共识。但有与会者指出，第 1(c)项已明确提及国内法的要求。公约草案中不可能全部照搬那些要求，因此请工作组谨慎行事，以防列入一项如时效这样的特定保障措施而不列入一些国内法所载的其他保障措施。工作组商定不将具体时限引入第 1(c)项。

71. 有与会者问，承运人是否应自行决定何时为各种情形允许销毁货物，或这种行动是否仅应在公约草案拟提及的具体情形中予以许可。有与会者对此指出，第 1 款草案已规定承运人的行动须受合理性的检验，最好是将承运人的不合理措施可能产生的后果完全交给国内法处理，而不是试图包含可能允许销毁货物的所有可想象的情形。

72. 有与会者提议删除第 1 款中的“除非另有约定”词语，理由是，这些词语有可能造成滥用，小托运人很少有机会与承运人达成相反的约定。有与会者建议，更重要的是明确阐述承运人可能出售或销毁货物的情形。相反意见认为，鉴于公约草案是一项涉及商业关系而不是涉及消费者保护的文书，因此公约草案应当尊重该事项上的合同自由。不过，工作组对这些意见作了考虑后，同意删除该款草案中的“除非另有约定”词语。

73. 工作组接受关于对调第 1 和第 2 款的顺序的提议，以便将关于货物可何时视为无法交付的定义置于执行条款之前。

74. 有与会者注意到在第 1 款中使用了“仍未交付”这一用语，而在第 2 款中使用了“无法交付的”这一用语。据建议，应当对案文进行审查，以确定是否应当在两款中使用同一用语。

#### 工作组就第 50 条草案第 1 和第 2 款达成的结论：

75. 工作组一致同意保留第 50 条草案案文，但须以下列几点为前提：

- 对调第 1 和第 2 款的顺序；
- 删除第 1 款前导句中的“除非另有约定”词语；及
- 秘书处应当与第 2 款中的“无法交付的”一语相比较，审查第 1 款中的“仍未交付”这一用语的使用，以确定这两种情况下是否应当使用同一用语。

#### 第 3 至第 5 款

76. 有与会者提议在货物抵达目的地时的被通知人名单中的收货人之前列入“通知人”。该项提议未得到支持。

77. 与会者强烈支持以下提议，即对根据第 3 款发出预先通知规定 14 天这一要求，而不是仅仅要求发出合理的预先通知。但这一提议受到了非常强烈的反对。有与会者提出，载列一个固定时间期限对于较长的海上航程可能是适宜的，但是对较短的海上航程不太适宜，较短航程中有的可能仅涉及数天之内。

还据称，要求承运人在销毁无法交付的货物之前将该货物保留 14 天这一做法可能会耗费巨大，甚至造成港口码头储存的货物拥塞。

78. 有与会者在该讨论中指出，不清楚的是，第 3 款草案设想的是货物到达后发出的通知还是预期货物将抵达目的地的通知。有与会者解释说，第 3 款中所述通知就其在该款中所处位置而言，在逻辑上应当是指货物已经到达的通知，以别于在货物到达之前发出的预先通知。有与会者建议进一步澄清有意予以涵盖的通知的性质。

79. 有与会者建议，应当对第 5 款加以修正，使之更清楚地界定承运人的赔偿责任，并确保在承运人尚不可销毁或出售货物的情况下承运人并不持续负有赔偿责任。有与会者建议，应当规定承运人对货物的损坏或者因收货人未收到货物而造成的其他损失或损害不承担持续赔偿责任，条件是货物移交给了适当的港口当局、公共当局或照管货物的其他独立人士或当局。该项提议未得到支持。

80. 有与会者建议删除“并且承运人已经知道或者本应知道不采取此种措施将会给货物造成的灭失或损坏”这些词语。这项提议未得到足够多的支持，因为据认为，该规定适用于货主未能履行其义务的情形，因此在这种情况下不应当使承运人承担过重的负担。

#### **工作组就第 50 条草案第 3 至第 5 款达成的结论：**

81. 工作组一致同意保留第 50 条草案第 3 至第 5 款的案文，但须阐明第 3 款所指的通知是货物已抵达目的地的通知。

#### **第 4 款**

82. 与会者建议第 4 款应当具体规定承运人代为保管出售货物价款的时限。

83. 工作组一致认为，该款应予保留，时限问题应由国内法确定。

#### **第 51 条草案. 货物留置**

84. 与会者提醒工作组，其第十七届会议已商定在文书草案中纳入一项规定，处理货物留置问题（见 A/CN.9/594，第 114-117 段）。

#### **工作组就第 51 条草案达成的结论：**

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

#### **第 11 章 – 控制方的权利**

86. 有与会者建议本章标题应改为“控制权”，因为目前的标题没有充分反映本章的实质。

87. 工作组同意在完成对本章各条草案的讨论之后对标题进行审议。

#### **第 52 条草案. 控制权的行使及范围**

88. 与会者提醒工作组，第 52 条草案是上次工作组在第十七届会议审议之后修订的案文（见 A/CN.9/594，第 10-16 段）。

89. 工作组一致认为第 52 条草案的案文可以接受。

#### **第 53 条草案. 指明控制方和转让控制权**

##### **第 1(b)款**

90. 工作组接下来审议 A/CN.9/WG.III/WP.81 所载第 53 条草案的案文。有与会者表示关切，认为第 53 条草案第 1(b)款没有具体指明应向哪个当事方发出通知。据指出，第 1(b)款中“its”一词已经表明承运人是被发出通知的当事方。

##### **第 2 款“[规定][注明][指明]”**

91. 工作组接下来审议了第 53 条草案第 2 款前导句中提供的三个备选用语。达成的广泛共识是，工作组决定对第 47 条草案前导句中备选用语采取的做法也应在本条草案中适用，以保持公约草案的一致性。

##### **第 3 款**

92. 有与会者建议，为一致起见，第 49 条草案(c)项就签发多份正本可转让运输单证所采取的做法也应反映在第 53 条草案第 3(b)和 3(c)项中。建议第 53 条草案第 3(b)和 3(c)项的执行也应限于可转让运输单证明确声明已签发不止一份正本的情况。针对此项建议，有与会者指出，这两处规定的目的是不同的。根据第 49 条(c)项，所签发可转让运输单证有一份以上正本的，承运人向一份正本运输单证持有人交付货物，即免除相对于可能存在的其他运输单证持有人的责任。但是，在第 53 条草案第 3 款中，向第三方转让控制权可能对其余运输单证的持有人的权利产生不利影响，因为善意取得权利的持有人一般都受到公约草案的保护。因此与会者促请工作组认真考虑使第 49 条草案(c)项和第 53 条草案第 3 款完全一致是否可取。

##### **第 5 款**

93. 有与会者建议第 53 条草案第 5 款删除“根据本公约”几个字，因为这几个字暗示，尽管货物确实已经交付，但如果出于任何原因实际交付并非严格按照运输合同进行，控制权也不会终止。有与会者说在已经实际交付的情况下仍继续保留控制权是一种反常情况，并且与第 52 条草案第 2 款不相符，后者将控制权的期限限于“整个承运人责任期间”。与会者表示支持该建议，也有与会者支

持关于整个删除第 5 款的替代建议，因为据说考虑到第 52 条草案第 2 款，该款显得多余。

94. 针对这些建议，有与会者指出，在实践中也许存在这类情况，即即使在货物确实交付之后仍需要保留控制方的权利。例如，承运人可能在交具赔偿保证书的情况下交付货物，因为要求提货的人可能交不出可转让运输单证。公约草案对此种交付未作规定，这种情况下运输单证的合法持有人不应被剥夺控制权，因为这可能影响该合法持有人可以得到的救济。与会者促请工作组在商定删除“根据本公约”几个字或整个第 53 条草案第 5 款之前认真考虑这些可能出现的情况。

## 第 6 款

95. 与会者提醒工作组，已按照上次工作组在第十七届会议审议第 53 条草案第 6 款时作出的决定对该款作了少量修订（见 A/CN.9/594，第 42-45 段）。在对第 53 条草案第 6 款与第 60 条草案的相互影响以及整个第 12 章进行讨论之后，商定在对第 60 条草案和第 12 章进行审查之后再讨论第 6 款（见下文第 122 至 124 段）。

### 工作组就第 53 条草案达成的结论：

96. 工作组商定：

- A/CN.9/WG.III/WP.81 所载第 53 条草案第 1 款的案文可以接受；
- 保留前导句中方括号内的备选用语“[规定][注明]”供今后审议，删除第三个备选用语“[指明]”；
- 秘书处应审查第 53 条草案第 3(b)和(c)款的案文以及第 49 条草案(c)款的案文，并考虑使这些条文相互一致是否可取以及应在多大程度上使其相互一致；
- 应当将第 53 条草案第 5 款的案文置于方括号内，直到能够确认删除该款不会损害文书草案的实质内容。此外，应当审查仅删除第 5 款中“根据本公约”一语是否可行。

## 第 54 条草案. 承运人执行指示

### 第 2 款

97. 有与会者建议，为兼顾相关当事人的权利，应当第 54 条草案第 2 款“执行……任何指示”一语前添加“勤勉”一词。据指出，必须以某种方式对执行指示作出限定，确保控制方对于因承运人在执行控制方指示上不够勤勉而造成的额外费用或损害不负赔偿责任。该建议获得广泛支持。

98. 有与会者建议，鉴于工作组第十九届会议已经决定删除提及托运人对迟延履行承担赔偿责任的所有内容（见 A/CN.9/621，第 177 至第 184 段），第 54 条草案第 2 款中置于方括号内的案文应予删除。为了与先前作出的这一决定保持一致，还必须删除第 54 条草案第 2 款中置于方括号内的案文，因为托运人和控制方通常为同一人。与会者普遍赞同有关删除的建议。但有些与会者在对删除表示支持的同时又提出了以下保留意见，即删除第 54 条草案第 2 款提及迟延履行赔偿责任的内容并不意味着不会产生这类赔偿责任，因为第 54 条草案第 2 款述及承运人要求控制方予以补偿的问题，而根据公约草案，承运人本人也必须对迟延履行承担赔偿责任。

99. 讨论期间有与会者认为，根据第 54 条草案第 2 款，控制方承担的赔偿责任可能过大。因此建议，工作组应当考虑使用一些方式对控制方承受的风险作出限定，例如，把第 54 条草案第 2 款规定的控制方的赔偿责任限定在可以预见的额外费用或赔偿责任的范围内。工作组普遍认为，在“而增加的费用”中“费用”一词前添加“合理”的字样其实就可以防止对控制方提出数额过高的补偿请求。但是，在可否限定控制方对于赔偿承运人因执行控制方指示而遭受灭失或损害的义务的问题上，工作组存在意见分歧。

100. 与会者请工作组审议就实现拟议限制的各种办法提出的建议。这方面的建议包括在“灭失或损害”一语前添加诸如“可以合理预见的”词句，或者要求承运人以通知或提醒方式向控制方介绍承运人执行控制方指示遭受灭失或损害可能达到何种程度。不过在工作组讨论期间，有与会者对这些建议提出了一些不同意见。据指出，增设任何这类限制都将违背第 54 条草案第 2 款的实质内容，该款给控制方规定的是一种提供追索赔偿的义务，而不是一种独立赔偿责任。还有与会者就此指出，承运人根据公约草案必须向其他托运人支付赔款，反过来再要求控制方给予赔偿，就承运人支付的这些赔款来说，并不能将其视为控制方完全无法预见的赔偿。另据指出，用提出可预见性要求的方式来限制赔偿范围，意味着灭失或损害超出控制方最初预见的数额就必须由承运人承担，而这种做法不能被认为是一种公平的解决办法。同样，承运人既不应承担预见到控制方指示可能造成任何各类灭失或损害的责任，也不应仅仅因其在考虑控制方提供的指示时未能预见到灭失或损害而受到处罚，负有承受实际遭受的灭失或损害的义务。

101. 在审议了与会者发表的各种意见后，工作组一致认为，不应提出可预见性要求作为控制方根据第 54 条草案第 2 款承担赔偿责任承运人义务的先决条件。

#### 第 4 款

102. 有与会者建议保留第 54 条草案第 4 款方括号内的案文，删除案文前后的方括号。这种做法不同于工作组就第 2 款同一句所作的决定，之所以如此，是因为第 4 款是指承运人本人对迟延的赔偿责任，而第 2 款则被认为是间接使控制方对迟延履行承担赔偿责任。去掉方括号保留案文的建议得到广泛支持，因为这样将提高法律确定性，明确规定第 17 至 23 条也适用于第 54 条草案第 4 款规定的承运人赔偿责任。

**工作组就第 54 条草案达成的结论：**

## 103. 工作组商定：

- 在第 2 款“增加的”一语之前或之后添加“合理”一词；
- 在第 2 款“执行……规定的任何指示”之前添加“勤勉”一词；
- 删除第 2 款中置于方括号内的案文；
- 保留第 4 款中置于方括号内的案文，删除案文前后的方括号。

**第 55 条草案. 视为交货**

104. 有与会者对第 55 条草案中提及第 10 章表示关切。所提出的问题是，对于控制方的指示交付货物情形，发出到货通知的要求是否适用。工作组一致认为第 55 条草案案文的实质内容是可接受的。

**第 56 条草案. 运输合同的变更**

105. 有与会者认为，第 56 条草案第 2 款规定对运输合同的变更应当在可转让运输单证上记载或并入可转让电子运输记录中，但将其载入不可转让运输单证或电子运输记录一事应由控制方选择。有与会者对“由……选择”一语的澄清表示关切，建议删除这一用语，以便以类似方式对待可转让和不可转让运输单证和电子运输记录。但这一建议未被接受，因为不可转让运输单证和电子运输记录仅仅是一种而不是唯一一种证明运输合同的手段，将其与可转让运输单证和电子运输记录同等对待就会不必要地提升其地位，并会在收回不可转让单证和记录以并入有关更改方面产生实际困难。此外，据指出，承运人总是可以选择签发新的不可转让运输单证和电子运输记录，如果他想这样做的话。不过，关于将“由……选择”一语替换成“应……的请求”一语的建议获得工作组的支持。

106. 针对是否也应将需要交出的不可转让运输单证列入第 56 条草案第 2 款这一问题，工作组一致认为应当将其列入，该不可转让运输单证应得到与可转让运输单证类似的对待。

**工作组就第 56 条草案达成的结论：**

## 107. 工作组一致认为：

- 在第 56 条草案第 2 款中，需要交出的不可转让运输单证应得到与可转让运输单证相同的对待，请秘书处对案文作适当的调整；
- 在第 2 款中，应当将“由控制方选择”一语替换成“应控制方的请求”一语。

### 第 57 条草案. 向承运人提供额外的信息、指示或文件

108. 有与会者提醒工作组，其上次审议关于向承运人提供额外的信息、指示或文件的第 57 条草案是在其第十七届会议上（见 A/CN.9/594，第 60 至 64 段）。

109. 有与会者解释说，第 57 条草案的目的并不是给货主增加额外义务，而是提供一种机制，使承运人可据以获取运输过程中所必要的额外信息、指示和文件。据指出，第 29 条草案虽然似乎与此类似，但其涉及的是不同的义务，即托运人有义务提供信息、指示和文件作为进行货物运输的先决条件。

110. 通过进一步解释，工作组获悉，第 57 条草案的用意是建立一种制度，使承运人据以不仅根据第 52 和 53 条草案从控制方收到指示，而且使承运人还可进一步根据第 57 条草案请求控制方提供信息、指示或文件。如果运输期间如此需要指示、信息或单证，该条款有意赋予控制方某种责任，使其承认其在这方面对承运人负有的义务是一种重要的义务。

111. 虽然有些人认为未能履行第 57 条草案所述义务而产生的后果将留给国内法处理，但有与会者建议根据公约草案采取务实做法，即如果任何灭失或损坏是由于控制方未能提供这种信息、指示或单证而造成的，承运人可援用第 17(3)(h) 条草案来解除自己对该灭失或损坏负有的赔偿责任。

112. 有与会者说，第 29 条草案载有类似于第 57 条草案所载的义务，但第 29 条所涉及的是托运人的义务而不是控制方的义务。有与会者建议，为了澄清第 57 条草案和第 29 条草案在适用方向上的差异，应当减轻控制方“提供此种信息、指示或文件”的义务，其中一种办法是，改写这一规定，允许承运人请求控制方提供信息、指示或单证。工作组没有采纳这一建议。另外，尽管与会者承认第 29 条和第 57 条草案分属不同的情形，但有与会者建议秘书处审查这两个条款，以便使第 57 条草案采用的办法同第 29 条草案采用的办法相一致，例如在及时提供信息方面。工作组中有人赞同这一建议。

#### 工作组就第 57 条草案达成的结论：

113. 工作组一致认为：

- 第 57 条草案案文仍应按目前的措词放在案文中；
- 应当请秘书处考虑将案文与第 29 条草案中关于托运人提供信息、指示和文件的义务的案文统一起来，同时考虑到第 29 条和第 57 条草案的不同情形。

### 第 58 条草案. 协议变更

114. 工作组普遍赞成 A/CN.9/WG.III/WP.81 号文件所载的该条款的案文，但有与会者说，如果工作组决定修改或删除第 53(5)条草案，就必须对第 58 条草案作一点纠正。有与会者进一步说，如果删去第 53(5)条草案，那么在第 58 条草案

中仅将提及“第 53 条第 5 款”改为提及“第 52 条第 2 款”可能是不够的。请秘书处注意这些对措词的关切意见。

## 第 12 章 – 权利转让

115. 与会者提醒工作组，工作组上一次审议关于权利转让的第 12 章是在其第十七届会议上（见 A/CN.9/594，第 77 至 78 段），当时工作组商定推迟审议关于权利转让的第 12 章，留待协商会议之后再作讨论。从那以后工作组没有审议过该案文，据回顾，有必要对如何处理第 12 章作出决定。

116. 为此，工作组听取了一项建议，该建议的用意是促进对 A/CN.9/WG.III/WP.96 号文件所载的第 12 章的处理办法进行讨论。有与会者建议，工作组因为认为第 12 章的某些条款难度太大、争议太多或尚不够成熟而不能列入公约草案，便从公约草案中删去这一整章，这是不对的。据认为该章的一些条款是有用而必不可少的，应当在公约草案中予以保留。有与会者建议保留第 59 条草案，因为这一款在前几读中没有引起争议，而且对于在电子商务中实现与纸质文件的功能等同有重要的技术价值。关于第 60 条草案，有与会者说，第 1 款和第 3 款应当保留在公约草案中，因为这两款在前几读中相对来说没有争议，而且对于澄清银行等中间持有人的法律地位有重要的作用。但有与会者认为，可以删去第 60 条草案第 2 款，因为它涉及到赔偿责任转移这一敏感问题，据认为这个问题尚不成熟，不宜列入公约草案。最后，有与会者建议从公约草案中删去第 61 条草案，因为其中将适用法律和实体法律条款结合起来是有问题的。

117. 工作组中多数成员支持在公约草案中保留第 12 章的某些部分。虽然与会者普遍赞同 A/CN.9/WG.III/WP.96 号文件中关于应当保留哪些条款的建议，但有些代表团认为，第 60(2)条草案应当保留在公约草案中，以供进一步审议。

### 工作组就第 12 章的处理办法达成的结论：

118. 工作组一致认为：

- 第 59 条草案应当保留在案文中以供进一步讨论；
- 第 60 条草案的所有三个条款应当保留在案文中以供进一步讨论；
- 第 61 条草案应当从公约草案中删去。

### 第 59 条草案. 签发可转让运输单证或可转让电子运输记录的

119. 有与会者对第 2 款中可转让电子运输记录的情形下“是凭指示还是凭记名人指示开出的”这一术语的用法是否恰当提出疑问，但工作组仍核准了第 59 条草案的案文。

## 第 60 条草案. 持有人的责任

### 第 1 款

120. 在审议第 60 条第 1 款的案文时, 有与会者提出, “未行使运输合同下任何权利的”一语虽然并非不准确, 但可能会被消极地看待, 因此应予删除。有与会者对此表示, 如果删除这一短语, 该条款就会变得过于含糊。另有一种意见认为, 如果删除这一短语, 该条款就可能会产生广泛妨碍对持有人的责任适用国内法这一意外后果。另有一个建议是, 为了解决通过所建议的删除而针对的关切, 该条款的标题可代之以改为“持有人的立场”一语, 或改用一個类似的更为中性的用语。

121. 工作组总的核准了 A/CN.9/WG.III/WP.81 所载的第 1 款案文。

### 第 1 款以及与第 53(6)条草案的关系

122. 有与会者认为, 虽然第 60 条草案第 1 款规定持有人不能仅因是持有人而承担运输合同下的任何责任, 但第 53(6)条草案规定未行使控制权而将控制权转让的人在此种转让之时即被解除对控制方规定的赔偿责任。据认为, 第 60 条草案第 1 款的案文比第 53(6)条草案的案文更为精确。

123. 有与会者建议, 可通过遵行第 60 条第 1 款的更为精确的做法, 对第 53 条草案第 6 款加以修正。这一建议未被采纳, 因为工作组决定整个地删除第 53(6)条草案。

### 工作组就第 60(1)和第 53(6)条草案达成的结论:

124. 工作组一致认为:

- 第 60(1)条草案案文应按目前的措词保留在案文中;
- 秘书处应考虑将该条款的标题改为“持有人的立场”或改用一個类似的用语是否可取;
- 第 53(6)条草案应予删除。

### 第 2 款

125. 有与会者澄清说, 虽然 A/CN.9/WG.III/WP.96 建议删除第 60 条草案第 2 款以加快公约草案的谈判, 但提交该文件的代表团认为第 2 款毕竟可发挥有用的实质性作用, 因此应予保留。还据指出, 第 2 款中处理的问题在公约草案中提供了更大程度的统一。由于草案在权利转让上达成了统一, 因此据认为, 适宜的做法是, 还应当寻求在如第 2 款所述的责任转移方面达成统一。出于这些原因, 工作组中有人支持保留第 2 款。

126. 不过，工作组中也有人支持删除第 2 款，认为对该款的内容有太多的争议，难以为完成制定公约草案及时达成一致意见。特别是据指出，该条款草案中所述的责任载入运输单证或电子运输记录这一概念在所有法律制度中均不存在，因此寻求在这一点上达成可接受的统一可能非常困难。有与会者认为，将第 2 款纳入公约草案可能会使一些国家在批准公约草案时犹豫不决，这将是为一项相对而言不重要的条款付出的代价，令人遗憾。一些与会者表示支持这一强烈持有的看法。

127. 有与会者对此认为，第 60 条草案第 1 款已指出持有人须受某些责任的约束，而第 2 款实际上在实务中将潜在责任局限于运输单证或电子运输记录中所载的义务的范围。与此相类似，据认为只是删除第 2 款不一定会取消持有人根据公约草案负有的所有责任，因此，如果工作组决定删除该款，就应当对公约草案进行非常仔细的审查，以确保不再有使持有人承担责任的继续存留的规则。

128. 尽管与会者对如何最好地处理第 2 款意见不一，但工作组中主张保留该款的人和主张删除该款的人都一致得出结论认为，无论该款将予保留还是删除，第一个方括号中的备选案文最为可取。因此，第一项备选案文应予保留，其方括号应予删除，而第二个方括号中的备选案文应予整个地删除。此外，有与会者就措词询问，第一项备选案文中“下的责任”一语是否最好改为“规定的责任”一语，以便表明单证或记录在实务中不给持有人强加责任。

#### 工作组就第 60(2)条草案达成的结论：

129. 工作组一致认为：

- 第 60(2)条草案案文应保留在案文中，但应在其前后添加方括号，以表示工作组对此意见分歧；
- 第一个方括号中的备选案文应予保留，其括号应予删除，而第二项备选案文应予删除。

#### 第 3 款

130. 虽然工作组中普遍赞同 A/CN.9/WG.III/WP.81 所载的第 3 款草案案文，但有与会者询问，该款的起始短语“就本条第 1 款和第 2 款[以及第 44 条]而言”是否必要。一些与会者支持以下观点，即这一短语似乎没有必要，但应当对公约草案进行审查，以便确保案文中不存在该款不应适用的任何其他条文，从而为删除该起始短语辅平道路。

#### 工作组就第 60(3)条草案达成的结论：

131. 工作组一致认为：

- 第 3 款案文应保留在案文中，但须去掉方括号而保留其中的案文；

- 应当对公约草案进行审查，以确定是否可安全地删除“就本条第 1 款和第 2 款[以及第 44 条]而言”这一起始短语。

#### **第 61 条草案. 未签发可转让运输单证或可转让电子运输记录的**

132. 虽然工作组中普遍赞同应当从公约草案中删除第 61 条草案，但有与会者认为，虽然(a)、(b)和(c)项是准据法条款，存在着问题，但(d)项是一项实体法律条款。有与会者问，(d)项是否可保留在公约草案中，因为该款处理的是权利和责任转让的实体方面。有与会者对此指出，虽然(d)项并不涉及国际私法，但该项存在着很多争议，特别是其中的第(三)项涉及转让人和被转让人对附于所转让权利的责任负有的连带责任。因此，据认为，(d)项也应从公约草案中删除，可能的话在今后的工作中予以审议。

### **第 13 章 – 赔偿责任限额**

#### **第 62 条草案. 赔偿责任限额**

133. 工作组接下来审议了 A/CN.9/WG.III/WP.81 号文件中所载第 62 条草案的案文。

#### **一般性意见**

134. 有与会者提醒工作组，迄今为止与会者只是就赔偿责任限制一般地交换了看法。先前进行的这些讨论未有定论，因为该条草案第 1 款尚未提出有关承运人赔偿责任限额的具体数字。

135. 作为一条一般性意见，有与会者提醒工作组，其此前在第十八届会议（2006 年 11 月 6 日至 17 日，维也纳）上已经达成一项谅解，即关于赔偿责任限制的任何决定都应被视为公约草案所规定的赔偿责任制度总体平衡的一个要素（A/CN.9/616，第 171 段）。有与会者支持以下建议，即不应把第 62 条草案第 1 款规定的承运人赔偿责任限制与公约草案中的某些其他规定分开考虑，这些规定包括：有关承运人赔偿责任限额的特别修正程序（第 99 条草案）；公约生效必须达到的国家数目（第 97 条草案第 1 款）；允许适用其他国际条约和国内法管辖确定事发地的损失的承运人赔偿责任的条文（第 26 条和为新的第 26 条之二的草案设想的案文（见 A/CN.9/621，第 189 至 192 段））以及未确定事发地的灭失或损坏的特别规则（第 62 条草案第(2)款）。

#### **主张赔偿责任限额向汉堡规则靠拢的观点**

136. 与会者普遍大力支持以下观点：较之于《海牙-维斯比规则》规定的限额，公约草案应当增加承运人赔偿责任限额，新的限额不应低于《汉堡规则》所载限额（即每件 835 特别提款权或按灭失或损坏货物毛重计算每公斤 2.5 特别提款权）。还有与会者支持这样一种观点，即认为《汉堡规则》中的赔偿责任限额

获得采纳已近三十年，这些限额现已无法反映商业和国际运输的实际情况，因此，公约草案规定的限额应当大大超出《汉堡规则》所载数额，最好是把每件限额提高到 1,200 特别提款权，或至少提高到 1980 年《联合国国际货物多式联运公约》规定的数额（即，按照货物的件数或其他货运单位计算，每件或每个货运单位为 920 个计算单位，或者按照灭失或损坏货物的毛重计算，每公斤为 2.75 个计算单位）。

137. 主张增加赔偿责任限额的另一个观点是，多式联运赔偿责任限额大大高于《海牙规则》和《海牙-维斯比规则》规定的海运限额。有与会者解释，对从事多式联运的承运人通常会规定不同的限额（陆运段每公斤 8.33 特别提款权，空运段甚至为每公斤 17 特别提款权）。由于公约草案涉及门到门部分，第 62 条草案第 1 款规定的赔偿责任限额不应大大低于其他运输方式所适用的赔偿责任限额。给承运人规定的赔偿责任限额，如果与其他运输方式相比无法令人接受，就会影响某些国家加入公约草案，除非允许这些国家对本国发生的或未确定事发地的灭失或损坏事故适用更高的限额，而这样做又被公认为违背了实现高度统一性目标。

138. 据指出，推行使用集装箱意味着使用集装箱运送廉价货物在经济上比以往更加节省。因此，所谓《海牙-维斯比规则》规定的赔偿责任限额足以涵盖多数货物索赔，而这些索赔的平均价值又低于《海牙-维斯比规则》限额的说法，对试图确定承运人赔偿责任公平限额可能会起误导作用。有与会者进而指出，现有海运公约是几十年前谈判达成的，自这些公约通过以来，高价值货物的价值不断增加，而且通货膨胀显然也影响了货物的价值，造成赔偿责任限额实际价值下降。通过申报货物实际价值来增加承运人赔偿责任限额的办法，据说并非一种可行的选择，因为从价运费率在有些情况下定得过高，令人不敢问津，而且无论如何，对于发展中国家的多数托运人来说，这种运费率之高是其不堪承受的。

139. 另据指出，在当今世界，许多高价值货物均为海运，在许多国家看来，海运是货物外运唯一可行的方法。其中大量货物（例如纸卷、汽车、重型机械和工业设备的零部件）的包装未考虑到如何便利运输，因此，《海牙-维斯比规则》按照装运货物的毛重确定赔偿责任限额根本无法确保得到充分赔偿。货物保险商在平常叙述中提供的证据表明，他们在多数情况下自行负担保险索赔的费用，而不会寻求向承运人保险商索赔，其原因是，较之于向货主支付的费用，能够通过索赔追回的数额微不足道。除了增加按件数计算的限额外，会议还请工作组考虑大幅度增加按货物毛重计算的限额，以便向公路运输目前适用的较高限额（即按毛重计算，每公斤 8.33 特别提款权）看齐，后者是根据 1956 年《国际公路货物运输合同公约》（“公路货运公约”）确定的。

140. 还有与会者说，提高赔偿责任限额不可能对承运人的赔偿责任保险产生很大影响，因为保险在运费中所占比重相对较小。据指出，在《汉堡规则》生效时进行的研究表明，实行《汉堡规则》提高赔偿责任限额后，对班轮运费的影响最多仅为总运费的 0.45%。有些国家同时将国内海运段的赔偿责任限额提至每公斤毛重 17 特别提款权，而运输业几乎没有感受到任何负面影响。

141. 还有与会者说，提高承运人的赔偿责任，将把当前货主买货物保险所防范的部分风险转移给保险人。与会者说，这样做本身可能阻止提高最终由消费者承担的运费，因为提供保护和赔偿保险的互助协会（保赔协会）以工作效率高而著名，可能按低于商业保险公司给货主的费率的费率为会员增加保险范围。

142. 还有与会者提醒工作组，20 世纪初就引进了承运人赔偿责任金额限制原则，这其实是一种折衷办法，其目的是在当时多数国内法没有规定这类赔偿责任的金额上限的情况下禁止承运人单方面免除对货物灭失或损坏的赔偿责任。除运输业外，很少有其他经济活动享有法定赔偿责任限额的好处。而且，海运承运人已经享有双重赔偿责任限制。事实上，货物价值已经确定了承运人总体赔偿责任的限额，包括由货物灭失或损坏导致的间接损失或损坏。对于高价值货物，适用法律或国际公约规定的金额上限进一步限制了承运人的赔偿责任。这些规则合在一起已经使承运人相对于其他商业企业处于特权地位，在审议适当的赔偿责任金额限制时应考虑到这种情况，不能允许将其停留在于货主有害的水平。

143. 工作组在审议选择适当的承运人赔偿责任限额所涉及的因素时讨论了一些历史和商业问题，除此之外，与会者鼓励工作组考虑某些额外因素。有与会者说特别应考虑到确保公约草案可获广泛接受的必要性，例如参照早期的海运公约，认真考虑承运人的赔偿责任限额。有与会者支持这样的观点，即最好在选择适当的限额时采取折衷办法，这样可能要求比以往海运公约的限额水平有所提高。迄今为止，有 33 个国家批准《汉堡规则》，还有许多国家对国内法中规定的赔偿责任限额作了调整，以便与《汉堡规则》规定的限额相一致。据指出，要说服这些国家的国内立法者和决策者在拟于 2008 年定稿的一部文书中接受低于 1978 年《汉堡规则》所规定的赔偿限额的限额，将是极为困难的。有与会者表示担心，除大幅提高以往海运公约规定的限额外，其他任何立场都可能被视为倒退而非前进。

#### **赞成赔偿责任限额接近《海牙-维斯比规则》所定限额的论点**

144. 针对有与会者要求大幅提高赔偿责任限额，还有与会者强烈支持以下观点，即对于承运人赔偿责任限额，公约草案的目的应是设定一个与《海牙-维斯比规则》所定限额（即每件 666.67 特别提款权或灭失或损坏货物每公斤毛重 2 特别提款权，以较高者为准）相近的限额，但可以适度提高。

145. 与会者提醒工作组注意公约草案和其他运输公约列入承运人赔偿责任限制所应遵循的一般原则。据说这类有关限制赔偿责任的规定的目的是调节两个商业当事方之间的关系，使每一方都有权获得好处。有与会者回顾，如果没有限制赔偿责任的好处，承运人将对所有灭失或损坏负全部责任，如果货物装在集装箱内，承运人将不知道集装箱所装何物，从而可能使承运人面临非常高的预想不到的风险。承运人与其支付高昂的保险费，还不如为了分担这种潜在高风险而通过提高运费将这种风险分摊给每个托运人。由于允许限制承运人的赔偿责任，这种分摊风险的方式使托运人和承运人双方的费用都得以降低，并带来不必全额赔偿高额损失的平衡效果。还有与会者指出，适当限制赔偿责任的目的是将一些索赔的赔偿额降至限额水平，但不会因此而限制过多的索赔。

还指出最佳限额应高得足以激励承运人妥善照管货物，但要低得足以阻止过多索赔，并且还要在各商业当事方之间适当分配风险。

146. 有与会者认为，事实证明《海牙规则》或《海牙-维斯比规则》所规定的赔偿责任限额是令人满意的。有与会者注意到第 1 款所载承运人赔偿责任限制允许限额按每件或每公斤计，以较高者为准。据回顾，《海牙规则》仅载有按每件计的限额，而《海牙-维斯比规则》和《汉堡规则》同时载有按每件和每公斤计限额的条款，但这些公约都是在出现现代集装箱运输之前订立的。据说这么做的原因是，在广泛集装箱化之前，多数货物装在板条箱或大木箱内运输，一个板条箱或大木箱算一件，但随着集装箱的广泛使用，每件限额改为以集装箱内的件数为基础。实务发生这种变化后，与每公斤限额或集装箱出现之前的每件限额相比，可向承运人的索赔金额增加了。还有与会者指出，托运人通过选择拟运输货物的包装方法，实质上能够单方面选择灭失或损坏的索赔是按每件计算还是按每公斤计算。

147. 据称，赔偿责任限制的根本目的是确保可预测性和确定性。有与会者说，即使按照《海牙-维斯比规则》所规定的赔偿限额，根据按件计算的限额或者按公斤计算的限额也有 90%左右的货物灭失可以得到全部赔偿，因为海上运输的大多数货物价值低于海牙-维斯比限额。有与会者解释说，在现代集装箱运输实务中，单件货物的体积普遍减小，而且据一般公认，在集装箱运输中，“件”的概念适用于集装箱内的单件货物，而不适用于集装箱本身。有与会者从类似的角度说，自通过海牙-维斯比议定书以来，海上贸易的运费率已经有所下降，价值特别低的货物的海上货运因此成为可能。

148. 还有与会者说，不应当期望赔偿责任限额能确保任何运输在发生损失或灭失时均能赔偿货物价值额。有与会者回顾，第 1 款规定，灭失或损失货物的“性质和价值”在运输之前已由托运人申报并在合同事项中载明的，或者承运人与托运人已另行约定了较高赔偿额的除外。交付高价值货物进行运输的托运人应当了解适用的赔偿责任限额，并可选择申报货物的实际价值并相应支付较高的运费，或购买加保以补足承运人不承担的数额。

149. 此外，有与会者重申，《海牙-维斯比规则》中的赔偿责任限额实际上往往比第一眼的印象高出许多，而且由于集装箱运输量和其中规定的“每件”赔偿责任限额的原因，往往比单式运输制度中的赔偿责任限额高出许多，在单式运输制度中，追偿的赔偿责任限额仅按重量计算。有与会者举例说，由于航空运输货物的价值通常较高，1999 年蒙特利尔《统一国际航空运输某些规则的公约》（蒙特利尔公约）所规定的赔偿责任限额（即每公斤毛重为 17 特别提款权）仅为空运货物灭失或损失索赔数额的 60%左右。据说《国际货物公路运输合同公约》规定的赔偿责任限额（即每公斤毛重为 8.33 特别提款权）的数额很可能甚至低于货物索赔数额的 60%。

150. 有与会者进一步赞同《海牙规则》或《海牙-维斯比规则》所定赔偿责任限额令人满意这一观点，说其他运输公约，如《公路货运公约》或者经 1999 年《修正议定书》修正的《国际铁路运输公约》附录的《国际铁路货物运输合同统一规则》（“铁路货运合同统一规则-铁路运输公约”），其限额不能直接与

海上运输公约中的限额相比较，因为一些单式运输公约仅列有每公斤的限额。因此，有与会者说，虽然每公斤的限额大大高于海牙-维斯比的额度，但实际上允许按件数计算限额的公约所规定的追偿额度要高得多。还有与会者说，其他一些公约，如《蒙特利尔公约》，与其他运输公约相比规定的限额较高，但其中还有一些条款，规定即使在发生故意行为或盗窃的情形下也不得超出赔偿责任限制，而且这些运输公约所涵盖的运输模式收取的运费也大大高于海上运输公约下的运费。此外，有与会者说，把各项单式运输公约的制度互相比较会产生误导，因为每项公约中的条款都是特别针对该类运输的各项条件制订的。在这方面，有与会者指出，最好掌握发生货物灭失或损坏时追偿的实际数额，并了解在这些追偿中按件计算的限额和按公斤计算的限额有多大的影响，不过在对各种来源进行查询后发现这类信息很难取得。

151. 有与会者进一步赞同《海牙-维斯比规则》的赔偿责任限额是适当的，提出在散装运输中，自较早的海运公约签订以来，货物的平均价值并没有大幅提高，而且在班轮运输中，集装箱内货物的平均价值也没有大幅提高。有与会者告诫说，国际贸易中的绝大部分货物目前遵守《海牙-维斯比规则》的较低限额，在诸如世界上一些最大的经济体中，赔偿限额甚至更低，而《汉堡规则》目前相对来说仅管辖一小部分世界航运，如果按照《汉堡规则》所定的额度来规定承运人的赔偿责任限额，则对于国际贸易中的绝大部分货物来说都是很大的涨幅。若要对赔偿限额提高所造成的较高费用进行吸收和分摊，那么较低价值的货物即使不会从提高的赔偿限额中获益，也要支付较高的运费，这意味着商品等较低价值货物的托运人实际上要为最高价值货物的托运人贴钱。

#### 第 1 款的范围

152. 有与会者对第 1 款中“承运人对于违反本公约规定的义务所承担赔偿责任”适用的赔偿责任限制表示关切。指出在将公约草案案文合并为 A/CN.9/WG.III/WP.56 号文件时，上述措辞就取代了通篇案文中的“承运人对货物或与货物有关的灭失或损坏的赔偿责任”一语。“货物或与货物有关的灭失或损坏”一语——《海牙-维斯比规则》中使用了该措辞——曾被认为是含糊不清并会产生不确定性，并认为采用“违反本公约规定的义务”一语是起草方面的一个改进，使公约草案更加明晰。

153. 然而，据指出，虽然在取代该短语时可能无意改变该条款的范围，但公约草案第 1 款中的赔偿责任限制似乎比《海牙-维斯比规则》中的赔偿责任限制更加宽泛，因为它适用于承运人所有违反本公约草案规定的义务的情形而不仅仅是与货物或与货物有关的灭失或损坏情形。告诫工作组不要以为这两种措辞所暗示的范围差别有多大，指出该两种措辞所涵盖的另一项主要义务是对交付有误的赔偿责任，而《海牙-维斯比规则》也包括了这一赔偿责任，只不过不是明示包括。此外，还指出现在列入公约草案而《海牙-维斯比规则》中没有列入的另一项主要义务是承运人对信息有误的赔偿责任。就上述不同措辞所提出的问题是，工作组是意图将承运人的赔偿责任限制于显然更加宽泛的各类有违反本公约规定的义务情形，还是意图将第 1 款的赔偿责任限制限定于与货物有关的

灭失或损坏的情形。请秘书处审查第 1 款的起草经过，以期提出反映工作组作出的政策选择的适当提案。

#### 第 62 条草案的进一步审议情况

154. 工作组注意到，在辩论期间所表达的各种观点当中，主张在多多少少大量提高限额的情况下以《汉堡规则》中规定的赔偿责任限制作为确定公约草案适当赔偿责任限制的一个参数的意见占上风。但工作组还注意到，有些与会者强烈支持采用与《海牙-维斯比规则》所规定的赔偿责任限制接近的赔偿责任限制。工作组因此商定在现阶段不就赔偿责任限制作任何决定。

155. 工作组还注意到对赔偿责任限制的审议与公约草案其他方面之间的相互关联，其他方面包括承运人赔偿责任限额的特别修正程序（第 99 条草案）；公约生效所要求的国家数目（第 97 条草案第 1 款）；允许适用其他国际条约和国内法管辖确定事发地的损失的承运人赔偿责任的条文（第 26 条草案和为新的第 26 条之二草案设想的案文（见 A/CN.9/621，第 189 至 192 段））以及关于未确定事发地的灭失或损坏的特别规则（第 62 条草案第 2 款）。

156. 工作组因此商定在它有机会审查了第 20 章（最后条款）后，再重新审议赔偿责任限制问题。

#### 对赔偿责任限额的进一步审议

157. 在之前探索了各种观点之后，工作组接着进一步审议关于责任限制的第 62 条草案第 1 款以及相关的条文，以期取得进展，达成可以临时插入该条作为承运人责任限额的数字。

#### 相关问题

158. 与工作组早先的讨论相一致，据提示，当时发表的观点曾获得支持，这就是在讨论所提议插入第 62 条第 1 款的责任限额时，不应当与一些条款相脱离，其中包括：第 62 条草案第 2 款，以及为第 26 条之二草案设想的案文（见 A/CN.9/621，第 189 至 192 段），还有第 97 和 99 条草案（见上文第 135 段）。还表示认为，公约草案中的赔偿责任总体平衡的其他相关问题可以说与对承运人责任限度的讨论相关联，例如承运人的责任期间（第 11 条草案）；公约草案的赔偿责任基础（第 17 条草案）；交付货物的迟延（第 21 条草案）；灭失、损坏或迟延的通知期限（第 23 条草案）；承运人交货迟延的赔偿责任限制（第 63 条草案）；以及关于批量合同的特别规则（第 89 条草案）。

#### 国内考虑

159. 在工作组会议上，据提示，一些国家如果改变承运人赔偿责任的现有限度，可能面临国内的强烈反对。有些国家认为，虽然国内目前实行《海牙-维斯比规则》中的责任限制，但稍微提高该限度可能是可以接受的，而有些国家则

预期，也许可以接受《汉堡规则》中的赔偿责任限度的提高，但绝不接受更高的限额。在这方面，有些与会者表示关切，担心限额如此提高后，特定的国内制度中将可能形成全面的提高，据指出，目前进行的大量的世界贸易都是采用低端的限额。在另一端，据回顾，如果接受低于《汉堡规则》规定的任何限度，对许多国家可能构成问题，以往其他国际公约规定的限额增加后对实施国并未造成严重的问题。另据指出，《汉堡规则》通过以来，经年累月，有鉴于此，一些国家预期公约草案中约定的限度可以略高于《汉堡规则》。

160. 然而，工作组也认识到，《海牙规则》或《海牙-维斯比规则》目前的当事国与《汉堡规则》的缔约国之间，如能达到某种程度的协调将是所期望的目标，可极大地有助于海上国际货物运输目前制度的全面协调统一。有与会者表示关切，担心如果不能在这方面达成一致，可能导致再次努力制定关于海上货物运输的区域和本国规则，从而造成国际制度的进一步支离破碎。工作组支持进行建设性的讨论，达成协调统一的结果。

### 具体数字

161. 鉴于上文第 157-160 段所述的考虑，并在工作组本届会议前期就此主题进行的讨论（另见上文第 133-156 段）基础上，会上提出了关于承运人赔偿责任限制的一些具体建议。这些建议得到不同程度的支持，可以概述如下：

(a) 建议采用稍高于《海牙-维斯比规则》规定的限额，即灭失或损坏的货物，每件略高于 666.67 特别提款权，每公斤重量 2 特别提款权；

(b) 建议采用《汉堡规则》中的限额，即每件 835 特别提款权，每公斤 2.5 特别提款权；

(c) 建议采用略高于《汉堡规则》的限额，但不指明具体数额；

(d) 建议采用每件 835 特别提款权的《汉堡规则》限额，但稍微提高每公斤的限额；

(e) 建议采用高于《汉堡规则》的限额，即每件 920 特别提款权，每公斤 8.33 特别提款权；

(f) 建议采用比《汉堡规则》更高的限额，即每件 1,200 特别提款权，每公斤 8.33 特别提款权。

162. 除了关于在第 62 条草案第 1 款列入具体数字的建议之外，有与会者支持对第 135 段所列条文的处理方式应达到公约草案的总体平衡。特别是，如果选择高端的限额，与会者支持适当删除某些条文的观点，因为较高限额将为货主提供充分保障。

### 折衷建议

163. 鉴于工作组已就这个问题进行彻底讨论，并考虑到有可能就公约草案中承运人赔偿责任限制形成共识，提出了一项折衷建议。建议的内容如下，这些内容应视作整套方案的组成部分：

(a) 拟插入第 62 条草案第 1 款的承运人的赔偿责任限额应为《汉堡规则》所规定的数额，即每件 835 特别提款权，每公斤重量 2.5 特别提款权；

(b) 插入第 63 条草案的承运人对迟延交付的赔偿责任限额应与《汉堡规则》相同，即迟延交货，应支付运费的 2.5 倍；

(c) 认为关于事发地不确定的货物损坏的第 62 条第 2 款与第 26 条草案中的有限联网原则有冲突，应予删除；

(d) 第 99 条草案应予删除，因为所谓“默示修正程序”将要求一国在一修正案已经商定而该国不希望受其约束的情况下退出公约，而且其实施可能需要长达 9 年时间才能实现；

(e) 工作组应当推翻其第十九届会议所作决定，以便在公约草案中列入关于国内法的规定的新增第 26 条之二草案（见 A/CN.9/621，第 189 至 192 段）。

164. 认识到工作组内强烈倾向于使用《汉堡规则》规定的的限额作为进一步谈判的最高或最低基础，工作组总体上接受上段所列整套折衷办法。与会者对于该办法中的一些组成内容提出了一些关切，具体如下：

(a) 鉴于工作组第十九届会议决定承运人对于迟延交付货物的赔偿责任不得违反当事人合同自由（见 A/CN.9/621，第 177 至 184 段），认为总体折衷办法中将承运人对迟延的赔偿责任从第 63 条草案当前规定的“运费的一倍”提高至运费的 2.5 倍，不是一个有意义的谈判筹码，因为承运人要么已经全然排除对迟延的赔偿责任，要么反正已经默示同意该数额；

(b) 有与会者表示，第 62 条草案第 2 款应予保留，理由是如果公约草案中的赔偿责任限额足够高，可以为被损坏货物提供足够赔偿，那么就没有必要根据该条款引用单式运输制度所规定的较高赔偿责任限额了。但是，有与会者也提出相同论据作为删除该条款的理由；据指出，工作组第十九届会议期间的主导倾向是赞成删除该款（见 A/CN.9/621，第 200 段）；

(c) 有些与会者支持暂时保留第 99 条草案的默示修正程序，因为据认为该条款为采取比公约议定书更快捷的修正程序创造了条件。在这方面，有与会者建议，如果删除第 99 条草案，应在案文中列入所谓的“日落”条款取而代之，规定公约草案在某一时间之后将不再有效。

165. 与会者提醒工作组，如本届会议早先所作的评论（见上文第 152 和 153 段），工作组应当考虑对第 62 条草案第 1 款当前案文“承运人对于违反本公约规定的义务所承担赔偿责任”一语所导致的可能修改该款的范围所表示的关切，尽管这不属于总体折衷办法的一部分。

#### 就承运人赔偿责任限额达成的临时结论：

166. 在进一步审议关于承运人赔偿责任限制的折衷建议之前，暂时决定：

- 《汉堡规则》的限额将插入第 62 条草案第 1 款的相关方括号内，即每件 835 特别提款权，每公斤 2.5 特别提款权；
- 在第 63 条草案剩下的一组对方括号内插入数字“2.5 倍”，删除“一倍”；
- 在第 99 条草案前后以及第 62 条草案第 2 款前后加上方括号，以便进一步审议是否作为折衷办法的一部分将其删除，将在公约草案的案文中插入一则脚注，适当说明第 99 条草案可能会在某些国家造成宪法问题，而不论是采用《汉堡规则》的限额还是《海牙-维斯比规则》的限额；
- 在第 26 条草案插入一则脚注，说明工作组将考虑推翻其第十九届会议作出的决定，列入关于国内法的条款，暂称之为第 26 条之二；
- 请秘书处回顾第 1 款的起草过程，以便就“承运人对于违反本公约规定的义务所承担赔偿责任”一语提出适当的建议。

#### 第 14 章 – 诉讼时效

167. 与会者提醒工作组，第 14 章所有条文均经过修订，以反映工作组第十八届会议的审议情况（见 A/CN.9/616，第 119 至 160 段）。

#### 第 65 条草案. 诉讼时效

168. 工作组一致认为，A/CN.9/WG.III/WP.81 所载第 65 条草案案文可以接受。

#### 第 66 条草案. 时限期的延长

169. 有与会者认为，第 66 条草案的实质内容与时限期原则不相符，至少是与一些法律制度中所理解的时限期原则不相符。据指出，一些法律制度区分普通时限期（“prescription”或“prescripción”）和绝对时限期（“déchéance”或“caducidad”）。除其他区别外，第一类时限期一般可因各种原因而中止或中断，而第二类时限期则连续计算，不得中止或中断。注意到在一些语文本中，本条草案使用了暗指普通时限期的术语（法文本中的“prescription”和西班牙文本中的“prescripción”），但条文本身却规定该期限不得中止或中断。据认为，这在国内法中可能引起混淆和误解。因此，建议修正本条草案的第一句，即全文删除第一个子句并删除第二个子句开头的“但是”一词。

170. 对此，与会者指出，工作组已注意到各种法律制度中时限期的性质和影响缺乏统一，特别是所提到的不同类别时限期。工作组也注意到国内法在中止或中断时限期问题上所采取的方法的多样性，但普遍认为公约草案应提供一个有关该事项的统一规则，而不是将其留给国内法解决。工作组普遍认为，公约草案应明确排除任何形式的时限期中止或中断，除非当事各方根据本条草案约定了这种中止或中断（见 A/CN.9/616，第 132 段）。与此同时，工作组一致认

为，在第 68 条草案所提及的情形中，时限期将自动延长，因为否则的话时限期可能会在索赔人确定光船承运人是承担责任的“承运人”之前期满（见 A/CN.9/616，第 156 段）。

171. 公约草案中规定的时限期是一项独立规则，根据第 2 条草案，应当着眼于公约草案的国际性理解该规则，而不是按照特定法律制度所特有的类别理解该规则。尽管如此，工作组一致认为，为避免误解，应将公约草案通篇案文中的“时限期”一语改为“第 65 条规定的期限”。

172. 除上述修正外，工作组一致认为 A/CN.9/WG.III/WP.81 所载第 66 条草案案文可以接受。

### **第 67 条草案. 追偿诉讼**

173. 有与会者指出，第 67 条草案(b)项所载规则在实行与本条文所规定制度类似制度的法域引起一些实际问题。据指出被送达文书的人不一定对索赔负有责任，但尽管如此仍被迫在 90 天内提起追偿诉讼。因此，建议或者删除(b)款所列第二种可能，仅提及索赔争议解决的日期，或者提及最后判决的通知日期。

174. 对此，与会者回顾，工作组已经放弃了一项提及最后判决日期的规则（见 A/CN.9/616，第 152 段）。任何情况下，提及最后判决都将是不切实际的，因为司法诉讼可能历时数年才能作出最后判决，可能被提起追偿诉讼的人不想因时间过长而承担意想不到的赔偿责任是合情合理的。认识到当事方在被送达文书时，能否胜诉尚不清楚，因此判决金额也不明确。不过，至少该当事方知道存在着索赔一事，并有义务采取行动，以便使可能最终对赔偿索赔负有责任的当事方及早得到通知。

175. 在这方面，工作组不支持在(b)项中阐述这样的规则，即规定追偿索賠的期限应从最后判决日起算，前提是追偿索賠人已在其胜诉后知悉损失赔偿金额和赔款欠人违约的三个月内通知对方。工作组认为这种阐述将使条文过于复杂，最好保留与本条草案所依据的《汉堡规则》第 24 条第 5 款大体类似的条文。

176. 注意到本条草案应包括根据本公约草案提起的所有赔偿诉讼，但不包括本公约草案以外的赔偿诉讼，工作组商定请秘书处审查“根据本公约提起的”一语在本条草案前导句是否必要，以及放在何处合适。

177. 在提出该请求的前提下，工作组一致认为 A/CN.9/WG.III/WP.81 所载第 67 条草案案文可以接受。

### **第 68 条草案. 对被指明为承运人的人的诉讼**

178. 有与会者建议可以缩短(b)项，删除提及光船承租人的内容，因为指明承运人身份就是光船承租人根据该条文推翻有关其为承运人的推定的方式。工作组商定请秘书处审查这两个条文的相互影响并提出可能合适的修正供工作组审议。

179. 除上述意见外，工作组一致认为 A/CN.9/WG.III/WP.81 所载第 68 条草案案文可以接受。

## 第 15 章 – 管辖权

180. 工作组继续审议关于管辖的第 15 章草案，上一次审议该章是在工作组第十八届会议上（见 A/CN.9/616，第 245 至 266 段）。

### 第 69 条草案. 对承运人的诉讼

181. 工作组一致认为 A/CN.9/WG.III/WP.81 号文件所载第 69 条草案案文可以按目前的措词接受。

### 第 70 条草案. 法院选择协议

182. 有与会者建议在该条草案的标题中添加“排他性”一词，但未获得足够的支持。

#### 2(c)项

183. 有与会者提出，2(c)项草案要求及时而正确地通知批量合同第三方，才能使法院选择协议对该人具有约束力，这一要求并不充分。有与会者建议应当要求在该第三方同意的条件下批量合同中排他性法院选择协议才能对其具有约束力。还有与会者指出，第 89(1)和(5)条草案中关于批量合同的特殊规则规定，只有在第三方明确表示同意的情况下，减损本公约草案的批量合同的各项条款才对其具有约束力。有与会者建议修改第 70 条草案 2(c)项，在末尾“并且”一词之前添加下列语句，以便为批量合同的第三方提供更多的保护：“而且该人明确表示同意接受排他性法院选择协议的约束”。有些与会者赞同这一建议。

184. 但有与会者表示反对上述建议，指出，已经对这一款作了细致的讨论，而且 2(c)项是工作组在批量合同和管辖方面达成一致意见的范围较广的一组问题的一部分。有与会者说，批量合同必须在第三方表示同意的情况下，才能按照第 89 条对其具有约束力，这样便为这类当事人提供了额外的保护。此外，有与会者说，要求第三方遵守其未签订的合同条款，这在国际贸易中并不罕见，例如在保险业中。另有与会者说，只要第三方得到充分的保护，为了在商业上可以预示将在何处进行诉讼，约束第三方是必要的。

#### 2(d)项

185. 工作组继续审议第 70 条草案第 2 款，其中规定了批量合同中的排他性法院选择协议须满足何种要求才能约束批量合同的第三方。2(d)项所规定的第四条要求是，法律必须承认排他性法院选择协议可以对该人具有约束力。至于如何最

好地表达在作出判断时应当参考哪一种适用法律，2(d)项括号内的四个选项可供工作组选择。

186. A/CN.9/WG.III/WP.81 号文件的脚注 209 称，“受理案件的法院”不一定是主管法院，为了解决这一令人关切的问题，在 2(d)项中的四个选项之外又加了一种可能的选择办法，行文如下：“第 69 条(b)款所指定的法院所在地的法律”。有些与会者表示倾向于这一补充的选择办法，因为其中提及的是主管法院，而且据认为这一修订案文将有利于提高确定性和可预测性。

187. 一些与会者表示支持第二个选项，包括其中方括号内的文字，即“约定交货地的法律”。但有与会者反对这个选项，理由是货主有时可能不希望适用交货地的法律，例如有时货主倾向于在另一地点起诉承运人，如承运人的资产所在地。出于同样的理由，也有与会者反对 2(d)项中的第三个选项。

188. 还有与会者表示支持第四个选项，其中提及“根据诉讼地法律的国际私法规则确定的适用法律”，但须删除“适用法律”之前的文字。有与会者提出，“适用法律”之前的文字是不必要的。另外，还有与会者说，公约草案其他部分也使用不带这些附加文字的“适用法律”一词，因此有与会者建议，为了在公约草案中保持一致起见，第四个选项中的这些文字应当删去。

189. 工作组中有意见表示赞成第一个选项，其中提及“受理案件的法院的法律”。

190. 还有与会者认为(d)项既复杂又毫无必要，建议全部删去，因为有关法院无论如何都会顾及适用的法律。另外，有与会者说，如果删去该项，各国便不能灵活地规定排他性法院选择协议为约束第三方而必须遵守的其他要求。删除的建议没有获得支持。

191. 与会者提醒工作组，第 70 条第 3 和第 4 款的全部案文都放在方括号内，有待工作组就第 15 章对缔约国的适用是否应当服从于一般保留条款的问题或该章是否应当按照第 77 条草案中三种备选案文的规定“择入”和“择出”进行适用的问题做出决定。因此第 3 和第 4 款推迟到就上述问题做出决定之后再作讨论（见下文第 205 段）。

#### 工作组就第 70 条草案达成的结论：

192. 工作组一致认为应当保留 A/CN.9/WG.III/WP.81 号文件所载第 70 条草案案文，并且：

- 按目前措词保留 2(c)项；
- 虽然一些代表团也赞成删去(d)项，但仍决定保留；
- 保留 2(d)项中第一组括号内的案文，作为首选；
- 关于第 3 和第 4 款的讨论推迟到第 77 条草案的讨论之后。

**第 71 条草案. 对海运履约方的诉讼**

193. 工作组一致认为 A/CN.9/WG.III/WP.81 中所载第 71 条草案案文可以接受，但必须删除(b)款中“最初”和“最终”的词句，以反映在文字上对第 19(1)条草案所作的类似修改。

**第 72 条草案. 不另增管辖权地**

194. 工作组一致认为 A/CN.9/WG.III/WP.81 中所载第 72 条草案案文可以接受，但只能在就第 77 条草案展开讨论以后方可决定该条草案末尾处置于括号内的案文的去留（见下文第 205 段）。

**第 73 条草案. 扣留或者临时或保全措施**

195. 工作组一致认为 A/CN.9/WG.III/WP.81 中所载第 73 条草案案文可以接受。

**第 74 条草案. 诉讼的合并和移转**

196. 工作组一致认为 A/CN.9/WG.III/WP.81 中所载第 74 条草案案文可以接受，但只能在就第 77 条草案展开讨论以后方可决定第 1 和 2 款置于括号内的案文的去留（见下文第 205 段）。

**第 75 条草案. 争议发生后达成的协议和被告已应诉时的管辖权**

197. 有与会者对第 75 条草案的既有案文表示支持。有与会者指出，第 75 条草案第 2 款中“在一缔约国”一语是多余的，应予以删除，因为第 1(30)条草案中有关“管辖法院”的定义已经列入了这句短语。

**工作组就第 75 条草案达成的结论：**

198. 工作组一致认为 A/CN.9/WG.III/WP.81 中所载第 75 条草案案文可以接受，但必须删除“在一缔约国”的词句。

**第 76 条草案. 承认和执行**

199. 第 76 条草案的既有案文获得支持。有与会者担心，缔约国“应”承认和执行根据本公约享有管辖权的法院所作决定可能太不灵活，应将其改为“可”之类强制性较弱的用语。有与会者就此指出，公约草案中有关承认和执行的各项条文并不统一，特别是第 2 款规定的一国拒绝承认和执行的理由。有与会者称，该条草案的目的主要是为那些需要一项条约义务的国家规定这样一种义务，基于这个原因，与会者一致认为“应”的字样应予保留。但与与会者承认，本条草案还向各国提供了按照本国法律拒绝承认和执行判决的可能性。

200. 有与会者称，第 76 条草案 2(c)项末尾处提及“而该缔约国的法院”一语范围过窄，可能会给人造成该项的适用仅涉及两个国家的印象，而在有些情况下，却有必要承认第三个缔约国的法院作出的决定。为此原因，有与会者建议将 2(c)项大致改为：“而该缔约国或另一缔约国的法院对该争议拥有排他性管辖权”。还有与会者称，2(c)项的案文应当视有关第 77 条草案的讨论结果而定。

**工作组就第 76 条草案达成的结论：**

201. 工作组一致认为 A/CN.9/WG.III/WP.81 中所载第 76 条草案案文可以接受，但必须根据上文第 200 段提出的建议和工作组有关第 77 条草案的决定修订 2(c)项。

**第 77 条草案. 第 15 章的适用**

202. 有与会者解释，工作组第十八届会议决定在对缔约国适用第 15 章的问题上有三种办法可供工作组考虑，即保留做法、“选择适用”做法和“部分选择适用”做法（见 A/CN.9/616，第 246 至 252 段），第 77 条草案备选案文 A、B 和 C 分别对应于这些可选做法。

203. 备选案文 B “选择适用”的做法得到工作组大力支持。考虑到区域经济集团内部有关权限的机构安排，有与会者解释，如果选用备选案文 A 的保留做法，区域集团就必须以成员国的名义代为批准公约草案。有与会者认为，这种做法拖沓费时，而且在批准上可能会遇到各种阻碍。不过工作组一致认为，备选案文 B，也就是“选择适用”的做法，允许该集团成员国以独立身份批准公约草案，从而能够加快批准进度，提高批准的效率，这样关于管辖的一章就不致成为普遍批准的障碍。此外，经过第十八届会议以来的进一步思考，工作组认为，备选案文 C 中“部分选择适用”的做法虽对加强统一性有所助益，但被视为过于复杂，因此不应在案文中保留。

204. 在决定保留第 77 条草案并删除备选案文 A 和 C 之后，工作组接下来审议了备选案文 B 置于方括号内的替代案文。有与会者称，应当允许缔约国随时选择适用关于管辖的一章，因此，有与会者建议删除这两组方括号保留其中的案文。两个选项替代之间插入“或”一词。该建议得到普遍赞同。

**工作组就第 77 条草案达成的结论：**

205. 工作组商定：

- 保留 A/CN.9/WG.III/WP.81 所载第 76 条草案案文中的备选案文 B，删除备选案文 A 和 C；
- 保留备选案文 B 中的两个选项，中间插入“或”一词，删除案文前后的括号；

- 鉴于第 77 条草案备选案文 B 获得通过：
  - 第 70 条草案第 3 和第 4 款应予删除；
  - 第 76 条草案 2(c)项应予删除；
  - 在第 72、第 74(1)和(2)条草案中删除“或根据因适用第 77 条第 2 款而适用的规则”一语，并保留“或”的字样。

## 第 16 章 – 仲裁

206. 工作组继续审议关于仲裁的第 16 章草案，工作组上一次审议该章草案是在其第十八届会议期间（见 A/CN.9/616，第 267 至 279 段）。

### 第 78 条草案. 仲裁协议

207. 有与会者认为，目前草拟的第 78 条草案第(1)和第(2)款可能会在班轮运输中使用仲裁方面产生不确定性，可能导致选择法院。据认为，即使仲裁在班轮运输中并不常见，也最好使仲裁协议具有充分效力，而列入第 2(b)项就会产生不确定性并导致在这种运输中选择法院。工作组中有些人对这一看法表示赞同，但据承认，过去几届会议上已对这些方面进行了彻底讨论，而且工作组已就第 1 和第 2 款的案文达成了一致意见，作为折衷办法的一部分（见 A/CN.9/616，第 267 至 273 段；见 A/CN.9/591，第 85 至 103 段）。

208. 有与会者提醒工作组注意到在关于仲裁的一章中制定与“管辖”一章的条款相类似的条款这一目标，制定这种条款的目的是通过使用仲裁条款避免对管辖权条款的任何规避，从而保护货主。关于案文中方括号内目前的第 4(b)款，有与会者提议，该款得到的对待应当与第 70(2)(b)条草案中的同样案文相同，即案文应予保留，其前后的方括号应予删除。工作组一致赞同这一提议。

209. 有与会者建议，第 4(b)款只应当适用于可转让运输单证和电子运输记录，因为这些单证和记录须得到信任。据提议，应当作措词上的调整，以确保不可转让运输单证和电子运输记录不被列入第 4(b)款。该项建议未被工作组采纳。

210. 有与会者认为，第 4(d)款中对“适用法律”的提及过于含糊，而为了确保统一适用公约草案，最好具体说明指的是哪一部法律。据称，有一种可能性是重新添加曾在以前版本的案文中出现过的“仲裁协议的”一语。有与会者对此解释说，经过与海商法和商事仲裁等领域的专家进行了多次磋商后，秘书处得出结论认为，最好是在第 4(d)款中仅笼统地提及“适用法律”，而不作进一步的限定。对于应当参照哪一部法律来确立仲裁条款对合同的原始当事人以外的当事人的约束效力这一问题，各国内法没有统一的答案。有些法域将这一问题视为一个程序法事项，而另有一些法域则将该问题视为一个实体合同法问题。视在此过程各可能对这一问题进行裁决的法院的不同，可能会给出不同的答案，可能裁决的问题包括例如申请撤销一项仲裁裁决或承认和执行一项外国裁决的问题。据解释，鉴于这些考虑因素，在公约草案中产生的影响远远超出

海商法的范围这一点上统一法律会太过困难，因此决定保留“适用法律”这一更为灵活的概念。

**工作组就第 78 条草案达成的结论：**

211. 工作组一致认为 A/CN.9/WG.III/WP.81 所载的第 78 条草案案文是可接受的，但须删去第 4(b)款前后的方括号而保留其中的案文。

**第 79 条草案. 非班轮运输中的仲裁协议**

212. 有与会者提出措词上的建议，即如果在第 79(1)条草案中提及“第 7 条”，就也应考虑提及“第 6 条第 2 款”。

213. 一些与会者注意到 A/CN.9/WG.III/WP.81 所载的现行第 2 款(a)和(b)项案文中存在的若干潜在困难。虽然在理解整个第 2 款方面有困难，但第 2(a)款就索赔人在仲裁一旦启动后如何知晓仲裁条款的条件与租船合同中的条件相同提出了疑问。此外，有与会者对有关具体指明先决条件以使第三方受仲裁协议的约束的第 2(b)款表示关切，因为那些先决条件不一定符合实务上的关切和现行惯例。虽然有与会者建议在同专家进行进一步磋商之前将整个第 2 款置于方括号中，但工作组一致认为，应当通过其他方式，例如也许可通过在案文中添加脚注的方式，确定该条款供进一步审议。

**工作组就第 79 条草案达成的结论：**

214. 工作组一致认为：

- A/CN.9/WG.III/WP.81 所载的第 79(1)条草案案文应予保留，但须考虑有否可能添加对第 6(2)条的提及；
- 应当就第 79(2)条草案的实施进行进一步的磋商。

**第 80 条草案. 争议产生后的仲裁约定**

251. 工作组一致认为，A/CN.9/WG.III/WP.81 中所载的第 80 条草案的案文可以接受。

**第 81 条草案. 第 16 章的适用**

216. 有与会者提醒工作组，工作组先前已决定对于缔约国适用第 16 章采取一种类似于它就第 15 章的适用所采取的办法（见 A/CN.9/616，第 268 段和第 272 至 273 段）。据回顾，采取一种类似于“管辖”一章所采取的办法的目的是，确保在班轮运输中不能以执行仲裁条款为由规避货物索赔人根据管辖权规定为索赔选择管辖地的权利。工作组一致认为，应当保留第 81 条草案备选案文 B，删去

备选案文 A，为与其先前就第 77 条草案所作的决定保持一致，应保留第 81 条草案备选案文 B 中的两套备选案文，并在该两种措辞之间插入“或者”一词。

217. 有与会者提出的另一项建议是，将选用第 16 章的能力与同时选用关于管辖的一章相挂钩，但据认定，由于主要区域经济集团与其成员国之间对于这两个主题事项的权限不同，这种做法虽然可能是可取的，但却是不可行的。

#### 工作组就第 81 条草案达成的结论：

218. 工作组一致认为：

- A/CN.9/WG.III/WP.81 中所载的第 81 条草案备选案文 B 应予保留，并删去备选案文 A；
- 备选案文 B 中的两套备选案文应予保留，在它们之间插入“或者”一词，并删去该案文的方括号。

### 第 17 章 – 共同海损

#### 第 82 条草案. 共同海损条款

219. 有与会者建议，第 16(2)条草案应在工作组审议第 82 条草案时一并予以审议。但据指出，工作组在第十九届会议上已决定保留第 16 条草案第 2 款，将其作为单独的条款，可以作为第 16 条之二草案，并删除方括号（见 A/CN.9/621，第 60 至 62 段）。工作组确认其早些时候所作的这方面决定。

220. 工作组一致认为 A/CN.9/WG.III/WP.81 中所载的第 82 条草案的案文可以接受并应予保留。

### 第 18 章 – 其他公约

#### 第 83 条草案. 退出其他公约

221. 工作组接下来审议 A/CN.9/WG.III/WP.81 号文件所载第 83 条草案案文。与会者提醒工作组，第 1 款案文已经更正，删除了“或者一国是 1978 年 3 月 31 日在汉堡缔结的《联合国海上货物运输公约》缔约国的，”一语（见 A/CN.9/WG.III/WP.81/Corr.1，第 3 段）。

222. 有与会者表示关切，第 83 条草案中要求一缔约国在该国批准新公约时退出以前有关国际海上货物运输的任何公约的规则可能导致缺乏一致性。与会者解释说，如果两个潜在缔约国分别是有关国际海上货物运输的不同公约的缔约方，仅其中一个批准了新公约，这是没有问题的，因为这种情况将不改变两国之间现有的不一致情况。但是，如果两个潜在缔约国都是同一海上货物运输国际制度的缔约方，仅其中一个批准了新文书，则担心因为批准新文书和必须退出以前的公约而实际造成缺乏一致性，并可能导致争端当事方竞相选择这个或

那个法域以便在适用公约下取得更有利待遇。工作组内有些与会者对此担心有同感，并表示希望审议一个对所述问题提出解决办法的书面提案，但是承认这是一个很复杂的问题，因此需要认真考虑。例如，有与会者提出这样的问题，如果假设的情况中增加了转运必须经过的第三国，而三个相关国家中只有两个是公约草案的缔约国，应当建议如何处理这种情况。

223. 对此，有与会者指出，公约一般不允许批准一项公约的国家继续作为关于相同主题事项的另一公约的缔约方。还认为所述问题与其说是一国退出其曾作为缔约方的以前制度的问题，还不如说是一个对等问题，如果与其他潜在缔约方对等成为关切的问题，最好根据公约草案中有关适用范围的条款审议这个问题。例如，如果寻求对等，可以调整第 5 条草案，规定收货地和交货地均须位于缔约国，而不仅是其中一地位于缔约国，不应当根据第 83 条草案寻求解决办法。有些与会者支持该观点，也有与会者就可能缩小工作组以前商定的公约草案的广泛适用范围提出告诫。

224. 还有与会者指出，大致类似于《汉堡规则》第 31 条的解决办法对所表示的关切可能有所助益。建议可以采用一个与第 31 (1)条所采取的办法类似的办法，该条款允许缔约国到《汉堡规则》生效时再退出其作为缔约方的以前的公约。据认为，一国批准公约草案并退出其作为缔约方的以前的公约的情况下将适用哪些规则，解决与此有关的任何问题都可以采取与《汉堡规则》第 31 条第 1 和第 4 款所采取办法类似的办法。针对就一个缔约国批准公约草案并退出以前的公约可能造成的不一致提出的关切，另一个可能的解决办法是，在第 97 条草案中规定，公约草案须有较高数目的国家批准方可生效。

225. 在进一步审议该问题时，有与会者表示关切，一国批准公约草案并根据第 83 条草案退出任何其作为缔约方的以前的公约，而公约草案此时尚未生效，在这种情况下可能产生法律真空。指出第 3 款似乎对此没有提供明确的规则。不过，据认为这是一个政策问题，工作组必须作出决定。虽然公约草案对此问题采取的办法是应由各国自行决定对其作为缔约方的公约如何最佳地实现顺利过渡，但《汉堡规则》采取了另一种办法，在这方面为各国规定了明确的规则。

226. 有与会者认为象以往在许多其他公约中采取的做法一样，所起草的案文解决了任何预期的法律真空问题：由一国自行决定在从一种国际法律制度向另一种法律制度过渡期间如何最佳地避免法律真空，但在案文中正确地保留了要求在批准一项新公约时退出以前公约的规则。但是，工作组中有与会者支持这样的观点，即应当考虑《汉堡规则》第 31 条所规定的更明确的程序，并将其纳入本公约草案的案文，因为它规定了一项明确的规则，各国对此已经有一些经验。《汉堡规则》第 31 条第 4 款中一个不令人完全满意的问题是其允许缔约国推迟其退出以前公约的时间，新公约生效五年之内仍可退约。建议本公约草案不应允许将退出以前公约的时间推迟这么长。

#### 工作组就第 83 条草案达成的结论：

227. 工作组一致认为：

- 秘书处应当审查第 83 条草案的案文，以便采取类似于《汉堡规则》第 31 条第 1 款的办法。

#### 第 84 条草案. 管辖航空货运的国际公约

228. 有与会者表示关切说，公约草案可能会同第 84 条草案未述及其他单式运输公约发生冲突，因为该条款仅确保公约草案不会与管辖航空货物运输的国际公约相冲突。有与会者说，有些公约，如《公路货运公约》或《铁路货运合同统一规则》-《铁路运输公约》也有某些涉及多式运输的内容，所以第 84 条草案也应当包含这些公约，以避免发生任何冲突。有与会者建议，为了解决所认识到的这个问题，可将第 84 条草案改写如下：

“本公约的规定概不妨碍缔约国对运输合同适用其他任何有关货物运输的国际公约，只要这类国际公约按照其规定适用于不同运输模式的货物运输。”

229. 虽然有与会者表示赞同上述建议，但也有意见表示坚决反对。此外，与会者提醒工作组，工作组在其第十八和十九届会议上（见 A/CN.9/616，第 225 段和第 234 至 235 段，A/CN.9/621，第 204 至 206 段）已经决定仅针对有关航空货运的国际公约列入第 84 条草案这样的条文，而且已经核准了案文中的第 84 条草案。有与会者指出，工作组已经在前几届会议上审议了上文第 228 段提出的关切问题，并决定仅针对有关航空货运的国际公约列入类似第 84 条草案的案文。有与会者回顾，将该项规定局限于这类公约是因为实际上这类公约不寻常地将多式联运包含在其适用范围之内，使得这类公约不可避免会同公约草案发生冲突。还有与会者指出，估计第 84 条草案的适用场合不会很多，因为多式联运合同很少有海上运输和航空运输相结合的。有与会者表示支持工作组先前的决定。

230. 虽然与会者普遍支持按目前的措词保留第 84 条草案，但有与会者指出，同《国际货物公路运输合同公约》和《国际铁路运输公约》之间还有一个很特殊的可能发生冲突的地方。特别是，有与会者所表示的关切涉及轮渡运输，以及经由公路或铁路运输的货物在轮渡航行的过程中仍装载于运载工具或公路车辆上这一十分特殊的情形。有与会者说，应当在公约草案种作出规定，以确保在上述特殊情形下不会同《国际货物公路运输合同公约》和《国际铁路运输公约》发生冲突，消除这些文书的缔约国对可能发生的冲突所持的担忧，但对这类单式运输破例的范围不应再扩大。虽然有与会者表示怀疑在这类轮渡运输的情形下是否会发生冲突，但工作组表示，如果就认识到的这些与单式运输公约的冲突问题提出书面提案，工作组也愿意审议其中提出的解决办法。还有与会者指出，在前几届会议上，也对公约草案下如何对待轮渡运输的问题提出了一些关切（见 A/CN.9/526，第 222 至 224 段，A/CN.9/621，第 137 至 138 段和 144 至 145 段），但当时没有提出具体的解决办法。还有与会者进一步建议，如果工作组审议这类提案，最好是结合第 26 条草案或作为第 2 章的适用范围规定进行处理，而不是在第 84 条草案内进行处理。

## 工作组就第 84 条草案达成的结论：

231. 工作组一致认为：

- 应当保留 A/CN.9/WG.III/WP.81 号文件所载第 84 条案文；
- 工作组将审议为避免与单式运输公约发生具体冲突而提出的书面提案，但对第 84 条草案不作显著改动。

## 进一步审议关于公约冲突问题的第 84 条草案

232. 鉴于工作组表示愿审议在本届会议早些时候提出的提案，即拟订一个案文解决公约草案与现有单式运输公约之间的冲突问题（见上文第 228-231 段），向工作组提交两份书面提案如下：

### “第 5 条第 1 款之二

“虽有第 5 条第 1 款规定，货物根据国际公约经由铁路或公路运输，且货物的部分运程经由海路的，本公约不适用，条件是海运期间货物一直装在铁路机车或公路车辆上。”

### “管辖货物运输的国际公约

“本公约的规定概不妨碍缔约国适用在本公约生效时已具有效力的下列任何一种公约：

“(a) 关于航空货运的任何公约，前提是这种公约根据其规定适用于以不同运输方式进行的货物运输；

“(b) 关于陆上货运的任何公约，前提是这种公约根据其规定适用于以船舶进行的陆运车辆运输；

“(c) 关于内河航道货运的任何公约，但前提是这种国际公约根据其规定适用于内河航道和海上未经转船的运输。”

233. 有与会者解释说，第一个提案采取的办法是通过添加第 1 款之二，略微缩小公约草案的适用范围，其侧重点是《公路货运公约》和《铁路货运合同统一规则》-《铁路运输公约》中涉及全程运输中不卸货的铁路机车和公路车辆的轮渡运输问题。对比之下，第二个提案则侧重于公约冲突的解决办法，对第 84 条草案中有关航空运输的现有条文作了扩大，同时还提及可能与《公路货运公约》和《铁路货运合同统一规则》-《铁路运输公约》以及与《关于内河航道货物运输合同的公约》（“内河货运公约”）发生冲突的来源。据解释，就这两种情形而言，这两个提案的目的都是仅仅消除在有关的单式运输公约与公约草案之间难以避免的极为狭窄范围内的公约冲突。

234. 工作组表示支持为所提提案中概述的极为狭窄范围内可能的法律冲突问题找出解决办法。有少数人倾向于采用上文第 232 段第二个提案中就该问题采取的办法，不过认为(a)款也需要作某些调整，而(b)款则被认为措词有点过于广泛。工作组请秘书处审议这两种做法，并从解决所表达的关切着眼按这些提案

的思路拟订案文草案。针对某个问题与会者进一步解释说，上文第 232 段第一个提案所考虑的办法是，公约草案将管辖公路承运人与轮渡运营人之间的关系。

235. 会上还有人认为可以采用第三种做法，采用这样的做法甚至可以避免范围极小的公约冲突，这就是《联合国国际货物销售合同公约》（“维也纳销售公约”）中采取的做法，该条第 3(2)条把“合同中的绝大部分”包括供应劳务或其他服务的合同排除在外。与会者提出，不妨在公约草案中采用类似方法排除那些绝大部分为非海运的运输。此项建议未被工作组采纳。

#### 工作组就有关第 84 条草案公约冲突问题的提案达成的结论：

236. 工作组一致认为应当设法就上文第...段的提案中概述的范围极窄的法律冲突问题找出解决办法，并请秘书处根据所提提案的思路拟订一个草案。

#### 第 85 条草案. 赔偿责任总限制

237. 有与会者说，第 85 条草案的措词可能过于刻板，需要加以澄清。特别是，有与会者建议在“适用于远洋船舶船东”之后添加“或内陆航运船舶”字样，并删除后面的“或海事索赔赔偿责任限制”。该建议的前一部分得到了广泛的支持，但有与会者说，应当找到适当的措词以涵盖所有船舶，无论是远洋船舶还是内陆船舶。关于该项建议的后一部分，有与会者对于是否有必要删去该短语提出疑问，有与会者说，该短语应当保留。与会者提醒工作组，当初添加“海事索赔”字样是为了反映 1976 年《海事索赔赔偿责任限制公约》及其 1996 年议定书的术语。有与会者提出不应当仓促地将其删除。

#### 工作组就第 85 条草案达成的结论：

238. 工作组一致认为：

- 应当找到适当的措词，以便在本条款内涵盖该所有船舶；
- 秘书处应当对这一问题进行审查，如有必要，提出对案文的修改建议，以反映有关公约的主题事项，包括是否有必要在案文中保留“或海事索赔赔偿责任限制”一语。

#### 第 86 条草案. 有关旅客和行李运输的其他规定

##### 一般性评论

239. 工作组接下来审议了 A/CN.9/WG.III/WP.81 号文件所载的第 86 条草案案文。有与会者提醒工作组注意，工作组的理解是，公约草案不应当适用于旅客的行李。但是据认为，第 86 条草案拟订地过于狭窄。目前的该条草案可暗示，承运人只要不同时负有适用于旅客及其行李运输的任何公约或国内法下的赔偿

责任，就可能负有本公约草案下的赔偿责任。为了反映这一关切，有与会者建议将“凡根据……应由承运人承担赔偿责任的”一语改为“凡由……所涵盖的”一语。

240. 另有一项提议是，将旅客的行李明确排除在第 1 条草案第 25 款中的“货物”定义之外，以澄清公约草案的适用范围。但有与会者指出，将旅客的行李排除在公约草案中的定义之外会意味着将旅客的行李完全排除在公约草案之外。这一结果会与仅将国内法或另一国际公约所涵盖的承运人对旅客的行李负有的赔偿责任排除在外这一点有很大的不同。在上一做法中，可能出现公约草案仍然适用于旅客的行李的情形。

241. 工作组中很多人同意在公约草案中指明公约草案不适用于旅客的行李。这种排除不应仅适用于承运人的赔偿责任，因为对运输单证和控制权的处理清楚地表明公约草案侧重的是货物的商业性运输而不是旅客的行李。实现这种排除的最佳方法究竟是修正第 1 条草案第 25 款下关于货物的定义还是扩展第 86 条草案，这一问题可由工作组在稍后阶段根据秘书处在对现有选择的影响进行审查后提出的建议加以审议。

242. 有与会者进一步指出，还需要对第 86 条草案的标题加以修正，以充分反映工作组对该条款的理解，因为目前的措词可能暗示公约草案适用于个人损失或旅客受到的伤害。

#### **工作组就第 86 条草案达成的结论：**

243. 工作组一致认为，秘书处应当审查解决旅客的行李问题的可能方法，并提出对第 86 条草案案文的修正建议，既可以将该问题排除在定义之外，也可以对第 86 条草案案文以及该条的标题加以修正。

#### **第 87 条草案. 关于核事故造成损害的其他规定**

244. 工作组接下来审议了 A/CN.9/WG.III/WP.81 号文件所载的第 87 条草案案文。据认为，第 87 条草案提出了与第 86 条草案相同的关切，因为前导句中载有类似的短语“应由核设施经营人员赔偿责任的”。与会者广泛支持以对待第 86 条草案的同样办法解决这一关切。有与会者指出，公约草案应当明确指出，对核事故造成的损害负有的赔偿责任超出了公约草案的适用范围。

#### **工作组就第 87 条草案达成的结论：**

245. 工作组一致认为，秘书处应当按照对第 86 条草案采取的同样办法对第 87 条草案案文作出必要的修正。

## 第 20 章 – 最后条款

### 第 91 条草案. 保存人

246. 工作组一致认为，A/CN.9/WG.III/WP.81 号文件所载的第 91 条草案案文可以接受，应予保留。

### 第 92 条草案. 签署、批准、接受、认可或加入

247. 工作组接下来审议了 A/CN.9/WG.III/WP.81 号文件所载的第 92 条草案案文。

248. 工作组获悉，在工作组于 2008 年 1 月 14 日至 25 日在维也纳举行的其第二十一届会议上完成公约草案的审查之后，工作组将正式核准该草案，草案将于 2008 年第一季度内分发给各国政府供发表书面意见，并提交委员会第四十一届年会审议（2008 年 6 月 16 日至 7 月 11 日，纽约）。有与会者指出，将建议不为通过公约的最后行动召开一次特别外交会议。据设想，将代之以将经贸易法委员会核准的草案提交给大会，将请大会在其第六十三届年会上，有可能在 2008 年最后一个季度期间作为一次特命全权代表会议，通过公约的最后案文。此后，应当使保存人有一些时间确立公约的原始案文，该原始案文不太能够在 2009 年第一季度之前开放供签署。

249. 与会者总的一致认为，在谈判的目前阶段将具体日期插入方括号为时尚早。有与会者针对一项提问指出，第 92 条草案第 1 款目前使以下做法成为可能，即要么仅在纽约联合国总部在一特定期限将公约开放供签署，要么在联合国总部的正常签署期之前在一个不同的地点和一个特定的日期将公约开放供签署。后一备选方案目前暂时有待决定，因为也许有某一个国家希望主办一次外交会议或签署活动。

250. 有与会者针对另一个问题指出，签署仪式将不具有外交会议的特点，因为届时公约已获得大会正式通过。尽管如此，根据保存人的惯例，在签署仪式上签署公约的任何人都将被要求出示适当的全权证书。

#### 工作组就第 92 条草案达成的结论：

251. 工作组一致认为，A/CN.9/WG.III/WP.81 号文件所载的第 92 条草案案文可以接受，将根据需要予以补充。

### 第 93 条草案. 保留

252. 有与会者注意到，为了有可能将保留列入第 15 章和第 16 章，已对 A/CN.9/WG.III/WP.81 号文件所载第 93 条草案的案文作了修订。但由于工作组决定以声明方式采纳选择适用的做法（见上文第 202 至 205 段和第 216 至 218 段），有与会者提议删除第 93 条草案中“除……明确授权的……之外”一语。

253. 一种观点认为，就第 83 条草案展开进一步讨论，可能会包括就关于保留方式的建议展开讨论，由于公约草案必须开放备供保留，因此，这种进一步讨论实际上要求保留 A/CN.9/WG.III/WP.81 所载第 93 条草案的案文。有与会者解释，这种做法是想解决对声明的规定与第 83 条可能不相一致的问题，公约草案中的第 94 条草案允许作出声明，而就其性质来说，声明有别于保留。

#### 工作组就第 93 条草案达成的结论：

254. 工作组商定将第 93 条草案的案文修改为，“不得对本公约作出保留。”

#### 第 94 条草案. 声明的程序和效力

255. 工作组接下来审议了 A/CN.9/WG.III/WP.81 号文件所载第 94 条草案的案文。有与会者首先建议删除第 94 条草案第 4 款中两处提及“更改”的内容，其理由是，只有公约草案规定的声明（即对第 15 章“管辖”和第 16 章“仲裁”所作的选择适用的声明）按其性质而言不得予以修改。但有与会者就此指出，如果工作组今后决定插入一则条文，允许在第 26 条草案设想的情况下作出适用本国法律的声明（见 A/CN.9/621，第 189-192 段），那么在有些情况下，各国就可能必须对其声明作出修改。为消除这一关切，工作组商定，在就第 26 条之二草案作出决定以前将提及“修改”之处置于方括号内。

256. 有与会者担心，第 94 条草案第 4 款案文的范围过宽，可能会被解释为允许各国作出任何种类的声明。有与会者建议对第 4 款的措辞作出调整，以便与 A/CN.9/WG.III/WP.81 号文件所载第 93 条草案的案文保持一致。有些国家还关切地表示不熟悉国际法中将声明用作这类手段的做法。

257. 有与会者针对这种担心指出，在国际私法和统一商法中，对有关适用范围的声明和保留加以区分已成惯例，统一法的文书允许作这类声明，而不需要有缔约国表示接受或反对的一套制度，但根据国际条约惯例，作出保留即为启动表示接受和反对的正式制度，例如，1969 年《维也纳条约法公约》第 20 条和第 21 条就有这类规定。

258. 本公约草案所涉法律适用于私人商事交易，而不适用于国家之间的相互关系。鉴于这种情况，有与会者指出，按照国际条约惯例对声明这一用语的理解，较之于保留，声明更为符合公约草案的目的。这些结论可以在贸易法委员会新近文书的一些规定中找到依据，一如其他国际组织拟订的国际私法文书最后条款所提供的依据。贸易法委员会的规定包括：《联合国独立担保和备用信用证公约》（1995 年，纽约）第 25 条和第 26 条、《联合国国际合同使用电子通信公约》（2005 年，纽约）第 19 条和第 20 条；国际私法文书最后条款包括：《统法协会移动设备国际利益公约》（2001 年，开普敦）第 54 条至第 58 条、由海牙国际私法会议订立的《中间人代持证券所涉某些权利准据法公约》（2002 年，海牙）第 21 条和第 22 条。

259. 但是根据贸易法委员会以及统法协会和海牙会议等其他国际组织的习惯做法，各国不得随意提交声明，作为一项原则，唯经明确允许方可提交这类声

明。未经明确允许作出的声明将被视为保留。因此，有与会者称，并不一定需要在第 94 条草案中笼统提及，除明确允许的声明之外，不准作出其他任何声明。但如果工作组认为需要的话，也不妨插入这类限定条文。

260. 有与会者询问，第 94 条草案第 3 款是否意味着可随时作出声明，而第 1 款似乎只允许在签署时作出声明。有与会者解释，第 3 款仅规定了作出声明的一般程序，公约草案中允许使用声明的条文将会对作出声明的具体时间作出规定。有与会者尤其回顾，公约草案第 15 章和第 16 章允许对管辖和仲裁问题随时作出声明。

#### **工作组就第 94 条草案达成的结论：**

261. 工作组商定，A/CN.9/WG.III/WP.81 所载第 94 条草案案文的实质内容可以接受，但是请秘书处对第 94 条草案第 4 款进行审查，确保该案文与国际私法的惯例和解释保持一致。

#### **第 95 条草案. 对本国领土单位的效力**

262. 工作组商定，A/CN.9/WG.III/WP.81 所载第 95 条草案的案文可以接受，应予以保留。

#### **第 96 条草案. 区域经济一体化组织的参与**

263. 工作组商定，A/CN.9/WG.III/WP.81 所载第 96 条草案的案文可以接受，应予以保留，但为了协助工作组进一步审议该条草案，必须增加一则脚注，标明曾经使用类似条文的贸易法委员会文书或其他国际文书。

#### **第 97 条草案. 生效**

##### **一般性评论**

264. 工作组继续审议 A/CN.9/WG.III/WP.81 号文件所载第 97 条草案案文。有与会者说，该条款草案中有两组备选案文，放在方括号内：从最后一份批准书交存的日期到公约生效的时间段，以及公约生效所需的批准书、接受书、认可书或加入书的数目。

##### **所需批准书的数目**

265. 为了避免进一步分化管理海上货物运输的国际制度，有与会者建议提高第 97 条草案所要求的批准书数目，如 30 份。有与会者赞成这一建议说，批准书数目高，更有可能减轻因上文第 222 段所列的任何现行制度的某些但非全部缔约国的批准而造成的分裂状况。另外，有与会者提及了尽可能使公约全球化的希望，并有与会者说，提高所要求的批准数目更有可能实现这一结果。有些与会

者赞成这一建议。但有与会者说，要达到 30 份批准书可能需要很长时间，而且要求批准书的数目多并不可能对国家产生动力，促使其迅速批准。

266. 有与会者说，据认为生效所要求的批准书数目是受关于承运人赔偿责任限制的一揽子妥协的最后结果影响的（见上文第...段），所以工作组目前还不能决定最后的数目。有与会者说，无论如何，30 份批准书的要求太高，数目最好低一些，接近 3 份或 5 份，这样既可使公约很快生效，又使急于批准公约并将其法律现代化的国家有机会尽快实现这一愿望。一些与会者认为，生效的速度也是避免制定区域或国内文书的一个因素。但有与会者对于采用数目很低的批准书要求表示担忧，因为在国际海上货物运输领域再多一个不够成功的制度是毫无益处的。在这方面，有与会者再次表示赞成通过所谓的“日落”条款，规定公约草案在一段时间后失效。但有与会者强烈反对通过这种条款，认为这在公约中是极为罕见的，而且有悖于这类国际公约的精神。有与会者指出，无论如何，任何国家随时都可决定退出公约，因此如果公约在批准书数目很少的情况下生效，“日落”条款便是毫无必要的。

267. 有与会者对达到公约的 30 份批准书所需的时间表示关切，对此，有与会者指出，《蒙特利尔公约》要求 30 份批准书，但很快就生效了。但有与会者告诫说，涵盖不同运输模式的文书不一定能互相比较，因为这两者是完全不同的行业。

268. 工作组中有意见赞成要求有 20 份批准书才能生效。有与会者建议作一个细微的改动，可以在该条款中添加一个计算办法，要求批准国的世界贸易额达到某一数额以上或占世界船舶总数的某个百分比以上，公约才能生效。但有与会者认为这很难准确计算。

269. 有与会者说，3 份或 5 份批准书的数量可能太低，不能达到任何统一，但其他一些海事公约一般要求有 10 份批准书便可生效，这似乎是最合适的数目。关于要求有 10 份批准书的建议获得一定支持。

#### 生效时间

270. 工作组对于所要求的最后一份批准书交存后须经过多长时间生效并没有很强烈的意见。

#### 工作组就第 97 条草案达成的结论：

271. 工作组一致认为，在第 1 和第 2 款中：

- 应当将“[三]”字改为“[五]”字，并将“[二十]”作为备选案文保留在案文中；
- 备选案文“[一年]”和“[六个月]”均应保留；
- A/CN.9/WG.III/WP.81 号文件所载第 97 条草案案文其他部分可以接受。

## 第 98 条草案. 修订和修正

### 一般性评论

272. 工作组接着审议 A/CN.9/WG.III/WP.81 号文件所载第 98 条草案案文。有与会者指出，脚注 255 中说明修正程序在贸易法委员会的法规中并不常见，建议必要时可根据《维也纳条约法公约》采用通常的条约做法来修正案文。

273. 然而有与会者称，在一项公约中缺少一项修正条款会被认为是不合常规的，尽管有《维也纳条约法公约》，但对于公约的标准做法是订有修正条款。据认为在这种情况下不列入一项修正条款可能会使人错误地认为不可能进行修正。因此表示支持保留该条款草案。

### 工作组就第 98 条草案达成的结论：

274. 工作组一致认为，A/CN.9/WG.III/WP.81 号文件所载第 98 条草案案文可以接受。

## 第 99 条草案. 对责任限额的修正

### 一般性评论

275. 尽管工作组先前决定对第 99 条草案加上方括号，作为就公约草案中承运人赔偿责任的限制达成临时协商一致的一部分（见上文第 135 和 158 段），但工作组听取了一些对 A/CN.9/WG.III/WP.81 号文件所载第 99 条草案案文的技术性评论。尤其是，由于考虑到《维也纳条约法公约》中的定义，据建议将第 2 款中的“Contracting States”改为“States Parties”，以使案文涉及受该条文约束的国家而不仅仅是已经批准该公约的国家。其次，据建议，为了缩短该程序运作所需时间，应删去第 6 款中的“不予审议”一语，替换为“不予生效”一语。

276. 有与会者还指出，在上届会议上已提交了关于修正程序的一项备选提案（A/CN.9/WG.III/WP.77），但在关于第 99 条草案的决定结果出来之前，将保留就这方面作进一步评论的权利。

### 工作组就第 99 条草案达成的结论：

277. 工作组一致认为，第 99 条草案案文应置于方括号中（见上文第 166 段）。

## 第 100 条草案. 退出本公约

### 一般性评论

278. 工作组一致认为，A/CN.9/WG.III/WP.81 号文件所载第 100 条草案案文可以接受。

### 对第 89 条草案批量合同的进一步评论意见

279. 有一个代表团对于议程没有安排足够的时间来进一步审议关于批量合同的第 89 条和第 1(2)条草案中关于批量合同的定义表示遗憾。重申对以下问题的关切，即公约草案中关于批量合同的条款允许对公约草案强制性规定的减损过于广泛。该代表团对关于批量合同的条款持保留意见，并希望进一步审议该问题，该代表团并不认为该问题是协商一致意见的一部分。

280. 工作组注意到这一声明。据指出，在工作组上届会议对公约草案进行三读时已审议了批量合同问题（见 A/CN.9/621，第 161 至 172 段），该问题不是工作组本届会议议程上的议题。

## 三. 其他事务

### 未来工作规划

281. 工作组注意到其第二十一届会议定于 2008 年 1 月 14 日至 25 日在维也纳举行，并将在该届会议上对公约草案作最后审查，以便把一个经过工作组核准的案文提交委员会 2008 年第四十一届会议。