联合国 A/CN.9/645

大 会

Distr.: General
30 January 2008
Chinese
Original: English

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）第二十一届会议工作报告草稿（2008 年 1 月 14 日至 25 日，维也纳）

目录

		段次	页次
	导言	1-8	6
一.	审议情况和决定	9-10	7
二.	拟定[全程或者部分][海上]国际货物运输合同文书草案	11-289	7
	第 1 章 – 总则	12-15	8
	第 1 条草案. 定义	12	8
	第 2 条草案. 本公约的解释	13	8
	第 3 条草案. 形式要求	14	8
	第 4 条草案. 抗辩和赔偿责任限制的适用	15	8
	第 2 章 – 适用范围	16-25	8
	第 5 条草案. 一般适用范围	16-17	8
	第 6 条草案. 特定除外情形	18-19	8
	第 7 条草案. 对某些当事人的适用	20-25	9
	第 3 章 – 电子运输记录	26-29	10
	第 8 条草案. 电子运输记录的使用和效力	27	10
	第 9 条草案. 可转让电子运输记录或者必须提交的不可转让运输单证电子等同物的使用程序	28	10

V.08-50743 (C) GH 150208 150208

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 29 10
第 4 章 – 承运人的义务 30-53 10
第 11 条草案. 货物的运输和交付 30 10
第 12 条草案. 承运人的责任期间 31-38 11
第 13 条草案. 运输合同范围之外的运输 39-43 12
第 14 条草案. 具体义务 44-49 13
第 15 条草案. 特别适用于海上航程的义务 50-51 14
第 16 条草案. 可能形成危险的货物 52 14
第 17 条草案. 海上航程期间牺牲货物 53 15
第 5 章 - 承运人对灭失、损坏或者迟延交付所负的赔偿责任 54-71 15
第 18 条草案. 赔偿责任基础 54-58 15
第 19 条草案. 承运人为其他人负赔偿责任 59 16
第 20 条草案. 海运履约方的赔偿责任 60-62 16
第 21 条草案. 连带赔偿责任 63 16
第 22 条草案. 迟延 64-67 16
第 23 条草案. 赔偿额的计算 68 18
第 24 条草案. 发生灭失、损坏或者迟延时的通知 69-71 18
第 6 章 – 有关特定运输阶段的补充条款 72-87 18
第 25 条草案. 海上运输途中的绕航 72 18
第 26 条草案. 船舶上的舱面货 73-82 19
第 27 条草案. 海上运输之前或者之后的运输 83-87 20
第 7 章 – 托运人向承运人履行的义务 88-108 21
第 28 条草案. 交付运输 88-93 21
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 94-95 22
第 30 条草案. 托运人提供信息、指示和文件的义务 96 22
第 31 条草案. 托运人对承运人赔偿责任的基础 97 22
第 32 条草案. 拟定合同事项所需要的信息 98-99 22
第 33 条草案. 危险货物特别规则 100-101 23
第 34 条草案. 单证托运人享有托运人的权利并承担其义务 102-103 23
第 35 条草案. 托运人为其他人负赔偿责任 104-106 23
第 36 条草案. 托运人赔偿责任的终止 107-108 23

第 8 章 – 运输单证和电子运输记录 109-144 24
第 37 条草案. 运输单证或者电子运输记录的签发 109-130 24
第 38 条草案. 合同事项 131 26
第 39 条草案. 承运人的识别 132 27
第 40 条草案. 签名 133 27
第 41 条草案. 合同事项的欠缺 134 27
第 42 条草案. 对合同事项中货物相关信息作出保留 135-139 27
第 43 条草案. 合同事项的证据效力 140-142 28
第 44 条草案. “预付运费” 143-144 29
第 9 章 – 货物交付 145-167 29
第 45 条草案. 接受交货的义务 145-151 29
第 46 条草案. 确认收到的义务 152 30
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 153 30
第 48 条草案. 签发必须提交的不可转让运输单证时的交付 154-156 30
第 49 条草案. 签发必须提交的不可转让运输单证电子等同物时的交付 157 31
第 50 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 158-161 31
第 51 条草案. 货物仍未交付 162-165 32
第 52 条草案. 货物留置 166-167 32
第 10 章 – 控制方的权利 168-177 32
第 53 条草案. 控制权的行使和范围 168-170 32
第 54 条草案. 控制方的识别和控制权的转让 171-172 33
第 55 条草案. 承运人执行指示 173 33
第 56 条草案. 视为交货 174 33
第 57 条草案. 运输合同的变更 175 33
第 58 条草案. 向承运人提供补充信息、指示或者文件 176 33
第 59 条草案. 协议变更 177 33
第 11 章 – 权利转让 178-182 34
第 60 条草案. 签发可转让运输单证或者可转让电子运输记录的 178 34
第 61 条草案. 持有人的赔偿责任 179-182 34
第 12 章 – 赔偿责任限额 183-208 34

第 62 条草案. 赔偿责任限额 183-195 34
进一步审议第 62 条草案 196-204 37
第 63 条草案. 迟延造成损失的赔偿责任限额 205-207 38
第 64 条草案. 赔偿责任限制权的丧失 208 39
第 13 章 – 诉讼时效 209-213 39
第 65 条草案. 诉讼时效期间 209-210 39
第 66 条草案. 诉讼时效的延长 211 39
第 67 条草案. 追偿诉讼 212 39
第 68 条草案. 对被指明为承运人的人的诉讼 213 39
第 14 章 – 管辖权 214-225 39
第 69 条草案. 对承运人的诉讼 214-215 39
第 70 条草案. 法院选择协议 216-218 40
第 71 条草案. 对海运履约方的诉讼 219 40
第 72 条草案. 不另增管辖权地 220 40
第 73 条草案. 扣留以及临时措施或者保全措施 221 40
第 74 条草案. 诉讼合并和移转 222 40
第 75 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 223 40
第 76 条草案. 承认和执行 224 40
第 77 条草案. 第 14 章的适用 225 41
第 15 章 – 仲裁 226-232 41
第 78 条草案. 仲裁协议 226-227 41
第 79 条草案. 非班轮运输中的仲裁协议 228-230 41
第 80 条草案. 争议产生后的仲裁约定 231 41
第 81 条草案. 第 15 章的适用 232 41
第 16 章 – 合同条款的有效性 233-255 41
第 82 条草案. 一般规定 233-234 41
第 83 条草案. 关于批量合同的特别规则 235-253 42
第 84 条草案. 关于活动物和某些其他货物的特别规则 254-255 48
第 17 章 – 本公约不管辖的事项 256-264 48
第 85 条草案. 管辖其他运输方式的货物运输的国际公约 257-258 48
第 86 条草案. 赔偿责任总限制 259 48

第 87 条草案. 共同海损 260 48
第 88 条草案. 旅客和行李 261 48
第 89 条草案. 核事故造成的损害 262-264 49
第 18 章 – 最后条款 265-289 49
第 90 条草案. 保存人 265 49
第 91 条草案. 签署、批准、接受、核可或者加入 266-267 49
第 92 条草案. 退出其他公约 268-269 49
第 93 条草案. 保留 270 50
第 94 条草案. 声明的程序和效力 271-272 50
第 95 条草案. 对本国领土单位的效力 273 50
第 96 条草案. 区域经济一体化组织的参与 274 50
第 97 条草案. 生效 275-278 50
第 98 条草案. 修订和修正 279-280 51
第 99 条草案. 对赔偿责任限额的修正 281 51
第 100 条草案. 退出本公约 282 51
公约草案的标题 283-289 51
三. 其他事项 290 53
未来工作的规划 290 53
附件. 全程或者部分海上国际货物运输合同公约草案 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、承运人的责任期间、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。[1]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.100 号文件。

2. 第三工作组（运输法）由委员会所有成员国组成，于 2008 年 1 月 14 日至 25 日在维也纳举行了第二十一届会议。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、保加利亚、喀麦隆、加拿大、智利、中国、捷克共和国、埃及、萨尔瓦多、法国、加蓬、德国、希腊、印度、伊朗伊斯兰共和国、意大利、日本、黎巴嫩、墨西哥、纳米比亚、尼日利亚、挪威、波兰、大韩民国、俄罗斯联邦、塞内加尔、新加坡、南非、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：安哥拉、阿根廷、巴西、布基纳法索、刚果、科特迪瓦、克罗地亚、刚果民主共和国、丹麦、芬兰、加纳、印度尼西亚、荷兰、尼日尔、葡萄牙、罗马尼亚、沙特阿拉伯、斯洛伐克、斯洛文尼亚、瑞典、突尼斯和土耳其。

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**：欧盟委员会、国际铁路运输政府间组织和阿拉伯国家联盟；

(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、国际商会、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、欧洲法律学生协会和世界海事大学。

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：Walter de Sá Leitão 先生（巴西）

6. 工作组收到下列文件：

(a) 临时议程说明（A/CN.9/WG.III/WP.100）；

(b) [全程或部分][海上]货物运输公约草案（A/CN.9/WG.III/WP.101）；

[1] 《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。

(c) 荷兰政府的提案（A/CN.9/WG.III/WP.102）；

(d) 意大利、大韩民国和荷兰代表团的提案（A/CN.9/WG.III/WP.103）。

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. 拟订[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。

8. 工作组决定设立一个起草小组，以协助秘书处拟订公约草案修订版，供工作组在通过报告时予以核准。修订案文应当以联合国所有各正式语文落实工作组可能决定对案文作出的各项修正。工作组对一些以联合国正式语文作为本国工作语文的代表团愿意参加起草小组各次会议表示感谢。

一. 审议情况和决定

9. 工作组以 A/CN.9/WG.III/WP.101 所载的案文为基础，开始对[全程或部分][海上]货物运输公约草案（“公约草案”）进行其最后审议。会上，工作组再次被提醒，A/CN.9/WG.III/WP.101 所载的案文是自 2002 年以来工作组范围内进行的谈判的结果。工作组商定，虽然可对公约草案的条款加以进一步改进和澄清，但只要这些条款反映的是工作组已经达成的协商一致，对政策选择一般不必再作审议，除非共同意见强烈认为应当这样做。这些审议情况和结论载于下文第二节（见下文第 289 段）。工作组还商定参考相关的条款审查第 1 条草案中的各项定义。

10. 审议结束时，工作组核准了本报告附件所载全程或者部分海上国际货物运输合同公约草案的案文。

二. 拟定[全程或者部分][海上]国际货物运输合同文书草案

一般性意见

11. 作为一般性意见，据称，一些国家对第 1 条草案第 2 款、第 18 条草案和第 62 条草案表示关切。据指出，对于这些条款草案加以修订将使公约草案更加平衡，应将这些条款草案放在一起作为一个整体在谈判的最后进程中加以审议。发言者鼓励工作组寻求在这些领域作些改进，以期为运输合同的双方制定一套更加公平的规则。据指出，这将可以提高公约草案在政治上的可接受性，并将可以避免一些国家另外寻求区域性解决办法来处理国际货物运输问题。工作组注意到这些看法。

第 1 章 – 总则

第 1 条草案. 定义

12. 关于第 1 条草案中所作定义的术语，工作组商定在就相关条款达成一致之前，暂时先不讨论第 1 条草案中的特定款项。会上还提醒工作组，公约草案的标题尚未最后确定，工作组商定在案文审议之后再审议标题。

第 2 条草案. 本公约的解释

13. 工作组核准了第 2 条草案的实质内容并将其交给起草小组处理。

第 3 条草案. 形式要求

14. 据指出，第 3 条草案中提及第 20 条草案第 3 款，文字上有误，应提及的是第 20 条草案第 2 款。工作组核准了第 3 条草案的实质内容，作上述更正，并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

15. 工作组注意到第 4 条草案已在前几次会议上作了充分的讨论，因此核准第 4 条草案的实质内容并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

16. 工作组核准了第 5 条草案的实质内容并将其交给起草小组处理。

第 1 条草案第 1、5、8 和 24 款

17. 关于涉及到第 5 条草案的“运输合同”、“承运人”、“托运人”和“货物”等术语，工作组核准了分别在第 1 条草案第 1、5、8、和 24 款规定的其各项定义的实质内容，并将其交给起草小组处理。

第 6 条草案. 特定除外情形

18. 有与会者表示关切，认为第 6 条草案第 2(a)款未澄清合同指的是当事人之间订立的合同还是当事人之间适用的合同。另据指出，本款草案指称“当事人之间”的合同，而第 7 条草案则称承运人与当事人之间的合同，而该当事人“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”。对此，答复指出，第 6 条草案第 2(a)款所称的当事人包括承运人和根据公约草案提出索赔和该款所述租船合同或其他合同可能对其适用的任何当事

人，例如通过继位产生的。而第 7 条草案的用意则是为了阐明第 6 条草案并不阻止公约草案适用于未参加谈判公约所不适用的合同的当事人，例如依租船合同条款签发的提单的持有人，其本人并非租船合同的一方。据指出，定期租船合同是可能不影响当事人之间关系的租船合同的一个例子。工作组核准了第 6 条草案的实质内容并将其交给起草小组处理。

第 1 条草案第 3 和第 4 款

19. 关于第 6 条草案使用的“班轮运输”和“非班轮运输”这两个术语，工作组核准了分别在第 1 条草案第 3 和第 4 款中规定的其定义的实质内容，并将其交给起草小组处理。

第 7 条草案. 对某些当事人的适用

20. 工作组核准了第 7 条草案的实质内容，删除了“发货人”的提法，并将其交给起草小组处理。

第 1 条草案第 10、11 和 12 款

21. 关于第 7 条草案所用的“发货人”这一术语，有与会者建议，为了使公约草案更加明白易懂，应当删除第 1 条草案第 10 款所界定的“发货人”这一概念（见 A/CN.9/WG.III/WP.103）。还建议，应当随之删除公约草案中任何提及“发货人”的说法。该建议的依据如下：㈠发货人不承担公约草案下的任何义务，并且只享有一种权利，也就是根据第 37 条草案(a)项在向承运人交付货物后获得收据的权利；㈡据称在向发货人签发收据上未曾遇到任何实际困难，而对向发货人签发收据一事，必须在公约草案中统一处理；㈢可以避免与其他运输公约或某些国家的法律混为一谈；及㈣还可简化“运输单证”这一用语，与海运实际做法保持一致。与会者普遍支持这一建议。

22. 有与会者提出一个相反的建议，即保留“发货人”的定义，在公约草案中增设有关发货人权利和义务的条文。该建议的理由是，应当区别对待合同托运人和发货人（实际托运人）的权利和义务，因为只有在向承运人交付货物后才会产生发货人的权利和义务。该建议的另一个理由是，在某些国家的法律制度中，合同托运人和发货人之间的关系造成诸多法律问题。更为具体地说，离岸价贸易并非一定涉及跟单托运人，因此，无法将发货人视为跟单托运人。但普遍的看法认为，上述问题由国内法处理最为合适，尤其应当由销售法和销售合同本身来加以处理，因为这些法律与合同将能确定发货人有权获得单证的范围。

23. 尽管删除公约草案中提及“发货人”的说法获得普遍支持，但仍有与会者建议以某种形式保留第 37 条草案(a)项，目的是保护离岸价卖方获得不可转让的运输单证的权利。

24. 关于第 7 条草案所用的“发货人”这一用语，工作组一致认为，第 1 条草案第 10 款所载定义以及公约草案中提及“发货人”的任何其他说法均应予以删除。不过工作组仍然商定在以后的审议中将讨论针对第 37 条草案(a)项提出的建议。

25. 关于第 7 条草案所用的“持有人”和“收货人”这些用语，工作组核准第 1 条草案第 11 和 12 款所分别载述的这些定义的实质内容，并将其交给起草小组处理。

第 3 章 – 电子运输记录

第 1 条草案第 15、16、17、19、20、21 和 22 款

26. 关于第三章所用的“运输单证”，“可转让运输单证”，“不可转让运输单证”、“电子运输记录”，“可转让电子运输记录”、“不可转让电子运输记录”以及可转让电子运输记录的“签发”和“转让”这些用语，工作组商定在审议第八章草案期间将讨论这些用语的定义。

第 8 条草案. 电子运输记录的使用和效力

27. 工作组核准了第 8 条草案的实质内容并将其交给起草小组处理。

第 9 条草案. 可转让电子运输记录或者必须提交的不可转让运输单证电子等同物的使用程序

28. 有与会者称，如果工作组在其进一步审议中决定删除或修订第 49 条草案，则可能需要删除第 9 条草案标题和第 1 款中“必须提交的不可转让运输单证电子等同物”的提法。工作组指出，之所以在第 1 款(c)和(d)项中增列“收货人”的提法，就是为了把必须提交的不可转让运输单证电子等同物列入第 9 条草案的范围。工作组一致认为，如果必须删除第 49 条草案，就应当对这几项加以修订。在进行这些审议的前提下，工作组核准了第 9 条草案的实质内容并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

29. 工作组核准了第 10 条草案的实质内容并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

30. 工作组核准了第 11 条草案的实质内容并将其交给起草小组处理。

第 12 条草案. 承运人的责任期间

关于将 A/CN.9/WG.III/WP.81 号文件中修订后的第 11(2)条草案重新列入的建议

31. 在审议 A/CN.9/WG.III/WP.101 号文件所载的第 12 条草案案文时，有与会者说，在工作组第十九届会议审议了该条文草案案文（见 A/CN.9/621，第 28-33 段）之后，秘书处已经对其进行了修改。该条文在 A/CN.9/WG.III/WP.81 号文件中为第 11 条，为明确其第 1 和第 2 款之间的关系而进行了措词改动，将第 2 款中关于确定交货时间和地点的内容加入关于货物交付的第九章第 45 条草案，对此有与会者表示支持。但有与会者表示关切说，原属 A/CN.9/WG.III/WP.81 号文件第 11 条的第 2 款中关于实际接收和交付时间和地点的某些内容应当在目前案文的第 12 条中予以保留。为此，有与会者建议将 A/CN.9/WG.III/WP.81 号文件中原第 11(2)条重新列入目前的案文，作为第 1 款之二，将前导段第一句改为："第 1 款中的接收或交付应为运输合同中所定义的接收或交付，无此种约定的，则为行业习惯、做法或惯例所定义的接收或交付。"

32. 关于就第 12 条草案的责任期间确定收获和交货的时间和地点以求避免责任期间可能出现的任何间隙，与会者对所提出的关切表示了同感，但有与会者说，这一建议会使该条文过于繁琐，因为这样一来就必须列出合同约定的和实际的接收和交付之间每一种可能的组合。有与会者表示，这种精确的办法在公约草案中是行不通的。因此，工作组一致认为，第 12(1)条草案目前的案文所采用的较为概略的办法与详细列举可能发生的情形相比更为可取，因此该建议未获采纳。

33. 提出的另一项建议是考虑采用《汉堡规则》第 4 条所列的责任期间条款，但工作组没有采纳。

删去第 3 款中的"除第 14 条第 2 款另有规定外"

34. 有与会者对第 3 款前导段中的"除第 14 条第 2 款另有规定外"一语和第 14 条草案第 2 款中的"在不影响第 4 章其他规定的情况下"一语之间的相互影响表示关切。特别是，有与会者说，这两条语句在公约草案中并存，会使这两个条款相互冲突，造成预期之外的后果。为了确保第 12(3)条草案和第 14(2)条草案按其本意操作，从而使第 14(2)条草案所述的装载或卸载期不像某些法域目前的情形那样在承运人责任期间之外，有与会者建议删去第 12(3)条前导段中"除第 14 条第 2 款另有规定外"一语。工作组对该建议表示赞同。

第 12(2)(a)条草案中提及"发货人"的内容

35. 有与会者提出，按照工作组所作的从公约草案案文中除去"发货人"概念的决定（见上文第 21 至 24 段），第 12(2)(a)条草案中的"发货人"一词也应删去，代之以另一个术语。工作组中大多数意见赞同这一建议。有与会者建议，"发货人"一词可改为"托运人或单证托运人"一语，有意见对此表示赞同。但有与会者提出关切说，所提出的备选用词可能会造成其他问题，在某些法域

会造成混淆。还有与会者建议，要解决提及“发货人”的问题，可对案文加以调整，删去“要求发货人将货物交给”一语，而添加“要求将货物交给”一语。工作组中有意见赞同这一建议。

36. 有与会者提出的另一个关切是，可能有必要进一步完善该条款以便界定责任期间的开始时间，例如，在承运人已接收了要运输的货物，但被要求将货物交给某当局检查，然后再将货物交给承运人运输的情况下，责任期间从何时开始。据指出，在这种情况下，可能不清楚承运人的责任期间从何时开始。虽然有一些与会者支持这一关切，但与会者普遍认为这种澄清是不必要的，认为如果合情合理地解读该条草案就会确认承运人是在其实际保管该货物时，而不是在某个当局保管该货物时负有责任。

“船舶吊钩下”条款

37. 关于根据公约草案目前的案文各代表团是否认为仍可采用“船舶吊钩下”条款的询问，没有收到肯定的答复。

工作组就第 12 条草案达成的结论

38. 在需作以下改动的前提下，工作组核准了第 12 条草案的实质内容，并将其交给起草小组处理：

- 将第 12(2)(a)条草案中的“要求发货人将货物交给”一语改为“要求将货物交给”一语；
- 删除第 12(3)款前导段中的“除第 14 条第 2 款另有规定外”一语。

第 13 条草案. 运输合同范围之外的运输

39. 有与会者对第 13 条草案案文的清晰问题提出关切，特别是第一句中的“因此本人并非相关承运人”一语以及整个第二句和“运输合同期”一语的含义不清楚。尽管有些与会者对该条目前的写法表示支持，但与会者对目前的案文不清楚的看法表示强烈支持，并为解决这些关切提出了一些建议。

40. 有些与会者对干脆从案文中删除第 13 条草案的建议表示支持。为支持这一看法，指出该条款可能导致发生这样的情形，即承运人对额外的运输不承担责任，从而可能对第三方持有人或善意收货人造成损害。

41. 然而，工作组支持保留第 13 条草案，目的是就业界的现行做法作出规定，即：应托运人的要求，承运人可以同意为货物的整个运输向托运人签发一份运输单证，尽管承运人代表托运人安排的部分运输将由另一承运人进行。在这种情况下，由于另一承运人进行的这一部分运输，承运人不对货物承担任何义务。

42. 为了在案文中保留这一条款，工作组同意一项建议，即将第 13 条草案第一句中的“因此本人并非相关承运人”一语改为“承运人并不承担与此种运输业务有关的运输货物的义务”一语，使该句意思明晰。此外，还同意将第二句改

为以下更清楚的措辞：“在此种情况下，承运人的责任期间仅为运输合同期间”。虽有些与会者支持保留第三句中的原则，即在此种情况下，承运人是代表托运人行事，以确保承运人在选择另一承运人进行额外运输时行使适当的谨慎，但工作组一致认为无法改进措辞，最好的替代办法就是删除第三句。

工作组就第 13 条草案达成的结论

43. 在需作以下改动的前提下，工作组核准了第 13 条草案的实质内容，并将其交给起草小组处理：

- 将第一句中的“因此本人并非相关承运人”一语改为“承运人并不承担与此种运输业务有关的运输货物的义务”一语；
- 第二句应当改为：“在此种情况下，承运人的责任期间仅为运输合同期间。”；
- 第三句应当删除。

第 14 条草案. 具体义务

44. 有与会者表示关切，第 14 条草案第 2 款的范围过于宽泛，会最终将承运人传统上必须根据关于海上货物运输的现行国际文书和国内法律履行的义务的履行责任转给托运人或收货人。据指出，该款背离了例如《海牙－维斯比规则》，后者规定，只有承运人负有装载、操作、积载或卸载货物的义务。还据称，应当对这一创新条款加以修正，以防止承运人惯常地否认对本条草案所述作业期间发生的货物损坏负有赔偿责任。据称，对这些条款的滥用所涉潜在风险相当大，因为经验表明国际海运中的大多数损坏都发生在装载或卸载期间。就第 2 款提出的另一个关切是，尚不清楚该款所考虑的条款类型是否会以及会在多大程度上影响承运人的责任期间。与会者强烈赞同删除第 2 款，以便解决这些问题。

45. 第 2 款草案允许有要求收货人卸载货物的条款，这是另一个令人关切的问题。有与会者建议，对收货人的提及应当从该条草案第 2 款中删除，以便保护并非运输合同当事人的收货人，使其免受其并未议定的条款的影响。有与会者支持这一建议。据称，本条草案至少应当要求须得到收货人的同意才能使其受这些条款的约束。

46. 有与会者对此指出，本条草案第 2 款载有一项有用的条文，其中以充分顾及商业惯例的方式澄清了各法律制度之间存在的显著差异的法律方面。实际上，托运人往往通过“船方不负担装卸费用”或“船方不负担装卸和积载费用”条款（“FIO(S)”条款），承担承运人在装载、操作、积载或卸载货物方面的某些或所有责任。据指出，FIO(S)条款最常用于非班轮运输，这种运输不属于公约草案的适用范围，但公约草案可通过实施第 6 条草案第 2 和第 7 款而适用于非班轮运输中的运输合同。据指出，在有些法域中，仅仅将 FIO(S)条款理解为分配对装载和卸载货物时发生的费用承担的赔偿责任，而在其他一些法

域中，此类条款被视为对承运人责任期间的合同限制。另据指出，第 2 款并不是要对收货人设定任何义务。

47. 与会者普遍支持以下看法，即鉴于工作组已商定将“除第 14 条第 2 款另有规定外”这些词语从第 12 条草案第 3 款中删除（见上文第 34 段），现在足够清楚的是，根据公约草案，一项 FIOF(S)条款并不缩短承运人在货物上的责任期间。据解释，这些条文的合并效力是澄清托运人和承运人的责任，双方商定货物的装载、积载和卸载将由托运人进行。在此情况下，托运人将因其未能有效履行这些义务而引起的任何灭失承担赔偿责任，而承运人将保留对装载和卸载期间的其他事项负有的责任，例如对货物负有的照料义务，因为承运人的责任期间将受运输合同管辖。此外，第 18 条第 3㈠项明确规定，只有在并非是承运人本身履行了装载或卸载职能的情况下，才可以解除承运人对根据 FIOF(S)条款进行装载或卸载期间发生的损坏负有的赔偿责任。据称，保留该案文的另一个原因是，对装载和卸载货物负有的责任以及对因这些活动而发生的费用负有的赔偿责任，是一个各方当事人通过销售合同予以自由分配的事项，对于这种自由，公约草案不应当加以遏制。

48. 在讨论期间，为了就不同的看法达成妥协，与会者提出了三项建议：㈠在第 14 条草案第 2 款提及的约定中增设须经收货人同意的要求；㈡删除“或者收货人”；及㈢修订第 14 条草案第 2 款最后一句，以明确该句所指的约定系单独议定而成，并不属于原始合同的一部分。

工作组就第 14 条草案达成的结论

49. 虽有修订或删除第 14 条草案第 2 款的各种建议，但鉴于此种修改未获充分支持，工作组仍决定保留既有行文的第 14 条草案。因此，工作组核准第 14 条草案的实质内容并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

50. 有与会者指出，公约草案规定承运人保证船舶适航的义务为持续性义务，从而较之于《海牙-维斯比规则》迈出了重要的一步，因为根据《海牙-维斯比规则》，此种义务只适用于启航阶段。本条草案获得广泛支持，据认为，本条草案表明，工作组承认鉴于目前的技术发展，应当对责任原则加以更新。与此同时，还有与会者指出，对这一结果曾有一定的争议，之所以能够形成这样的结果，仅仅是由于最初主张保留《海牙-维斯比规则》有关适航的传统规则的与会者体现了妥协的精神。

51. 工作组核准第 15 条草案的实质内容并将其交给起草小组处理。

第 16 条草案. 可能形成危险的货物

52. 与会者未就本条草案发表任何评论意见。工作组核准其实质内容并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

53. 在本条草案“海上”之后重新插入“或在内陆河道上”一语的建议未获充分支持。因此，工作组核准第 17 条草案的实质内容并将其交给起草小组处理。某个代表团再次对第 17 条草案及其与第 87 条草案的关系表示关切。

第 5 章 – 承运人对灭失、损坏或者迟延交付所负的赔偿责任

第 18 条草案. 赔偿责任基础

关于修订第 18 条草案的建议

54. 为确保公平兼顾承运人和货主而仍需对第 18 条草案加以修订的观点得到了某些支持。会上尤其提出了以下修订意见：

(a) 第 18 条草案第 3(e)款应予删除，因为第 18 条草案第 2 款已经向承运人提供了充分的保护，罢工、关厂、停工或者劳动受限均不应减轻承运人的责任；

(b) 第 18 条草案第 3(g)款应予删除，因为规定货物所有人对货物任何潜伏性缺陷承担赔偿责任据说并不公平；

(c) 第 18 条草案第 5 款应予删除，第 4 款应当大致改为：如果索赔人证明所述事件是在承运人或海运履约方犯有过失之后发生的，承运人应当对灭失、损坏或者迟延交付的全部或者部分负赔偿责任。据指出，此种修订能更好地保护托运人的利益，免除托运人所承担的凡承运人援用本条草案第 3 款提及的某种抗辩托运人就必须证明船舶不适航的沉重负担。

55. 尽管以上各种建议所获支持的程度不尽相同，但仍有与会者支持为更好地兼顾各方利益而对本条草案加以改进，并对由货物索赔人承担举证责任尤表同情，因为货物索赔人据说很难有办法对船舶不适航提出举证。有与会者认为，其实应当由承运人对其遵守第 15 条草案的情况提出证明。

56. 工作组注意到这些看法，但认为尚未形成充分的协商一致，因此不应就第 18 条草案重新展开辩论。与会者普遍认为，第 18 条草案是公约草案中最为重要的条款之一，具有重大的实际意义。针对上文有关修订第 18 条草案的建议，有与会者提醒工作组注意，第 18 条草案是工作组在前几届会议期间经过认真严肃的审议得以形成的一种妥协，这种妥协考虑周全，兼顾各方。此外，有与会者关切地指出，删除第 3(e)和(g)项将会导致承运人的赔偿责任大幅度增加，在某些情况下甚至会导致承运人承担绝对赔偿责任。还有与会者指出，对于修订已获工作组充分审议并核准的案文应当持谨慎态度，尤其考虑到第 18 条草案是有关权利和义务的所有规定中的一项中心内容。

57. 有与会者称，第 18 条草案第 3(h)项中“收货人”一词的提法没有必要，应予删除。

工作组就第 18 条草案达成的结论

58. 工作组核准第 18 条草案的实质内容，删除第 3(h)项中“收货人”一词，并将该条草案交给起草小组处理。

第 19 条草案. 承运人为其他人负赔偿责任

59. 工作组回顾，在其第十九届会议上曾商定，除其他外，将审查公约草案中对“代理人”的处理因为“履约方”的定义包括代理人（见 A/CN.9/621，第 141、150 和 153 段）。因此，工作组删去(c)项中“或者代理人”字样后核准了第 19 条草案的实质内容，并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

60. 有与会者针对第 20 条草案第 4 款提问，是否会要求“船长或船员”负赔偿责任。工作组回顾，公约草案之前对“海运履约方”的定义包含受雇人，第 20 条草案第 4 款的措词是为了免除受雇人的赔偿责任。有与会者指出，如果公约草案的意图是要免除第 19 条草案(b)项可能暗示的船长或船员个人的赔偿责任，就应当相应地在第 20 条草案第 4 款单独规定免除这些当事人的赔偿责任。经讨论后，工作组在第 4 款中添加了提及“船长或船员”的内容后核准了第 20 条草案的实质内容，并将其交给起草小组处理。

第 1 条草案第 6、7、25 款

61. 关于第 20 条草案中使用的“履约方”和“海运履约方”等术语，工作组核准了第 1 条草案第 6 和第 7 款分别规定的定义的实质内容，并将其交给起草小组处理。

62. 关于第 20 条草案使用的“船舶”这一术语，有与会者建议将该术语改为“海运船舶”[“用于海上货物运输的任何船舶”]，使之区别于内陆航运船舶，第 5 条草案第 2 款中的“vessel”应改为“ship”。对此，有与会者指出，这可能造成混淆，因为用于内陆航运的船舶也可能用于海上航行。经讨论后，工作组核准了第 1 条第 25 款所规定的定义的实质内容，并一致认为起草小组应当研究上述问题，以确保 vessel 和 ship 的用法保持一致，并确保各语文版本均使用适当的术语。

第 21 条草案. 连带赔偿责任

63. 工作组核准了第 21 条草案的实质内容并将其交给起草小组处理。

第 22 条草案. 迟延

关于重新考虑迟延问题的建议

64. 据提示，工作组上次对迟延交付货物应负赔偿责任问题进行审议是在其第十九届会议上（见 A/CN.9/621，第 177-184 段）。当时，在考虑到工作组之前

对迟延交付应负赔偿责任问题所作讨论的情况下（见 A/CN.9/616，第 101-113 段），提出并审议了一些建议，以期就公约草案中如何处理迟延问题达成一致（见 A/CN.9/621，第 180 段）。工作组第十九届会议那些讨论之后所商定的折衷方案载于公约草案第 22 和 63 条草案，包括从公约草案中删除托运人对迟延的赔偿责任。但据指出，当时的折衷方案是匆忙作出的，对其后果似乎没有达成共识，据认为该案文产生了非所希望的结果，要求承运人同意对迟延交付承担赔偿责任，这就是在第 22 条草案中规定，未在运输合同约定的时间内交付货物的为迟延交付。由于许多法域的法律制度已就承运人迟延交付规定了强制性赔偿责任，例如通过《汉堡规则》的形式或通过国内法的形式，所以据指出，现在加入对承运人迟延交付无强制性赔偿责任的本公约草案这类制度，将会使这些国家处于政治上站立不住的境地。另据指出，第 27 条草案允许实行就承运人迟延交付规定了强制性赔偿责任的单种运输方式制度，例如 1956 年《国际货物公路运输合同公约》（“公路货运公约”），或经 1999 年《修订议定书》修订的《国际铁路运输公约》附录《国际铁路货物运输合同统一规则》，所以只有某些运输段实行强制性赔偿责任不合逻辑。因此据指出，鉴于过去的经验表示无法在公约草案中就如何处理迟延问题达成协商一致，所以最佳选择方案是干脆删除第 22 和 63 条草案，以及公约草案中其他所有提及迟延交付的部分，将此事项完全留给适用的法律处理。有些与会者对所提出的关切表示同情，这一建议获得一些支持。

65. 但是，工作组总体上认为，对于依照公约草案如何处理迟延交付问题已在前几届会议上进行了漫长和多次的讨论，由此在案文中反映的是所达成的真正的折衷方案，其构成整个案文中权利和义务微妙平衡的一部分。关于删除第 22 和 63 条草案以及其他所有提及迟延部分的建议，工作组不能接受，另一项建议也不能接受，这就是在对交付所要求的时间方面可采取“合理性”方法。根据在第十九届会议上所达成的折衷方案，这种措词方式已被删除，见 A/CN.9/WG.III/WP.101 的脚注 49。

66. 工作组中对如何解释第 22 条草案提出了一些关切。具体来说，对于适用本条时要求就交付的时间有明确的协议还是隐含的协议，似乎有些混淆不清。但是据指出，当时在工作组第十九届会议上，曾作为所商定的折衷案文的一部分而删除了对“明确”协议的要求（见 A/CN.9/616，第 184 段），作为该折衷方案的一部分还删除了关于迟延造成损失或损害的赔偿责任限额的第 63 条草案中“除非另有约定”等词语（见 A/CN.9/616，第 180 (b)和 184 段）。一些代表团赞同地认为，第 18 条草案规定了承运人在迟延问题上的一般义务，而该项义务不得按第 82 条草案以合同方式约定取消，交付日期不是合同事项中的一个必要项目，承运人同意在某一特定日期前交货可从当事人之间的通信往来中推定，包括承运人公布的抵港和离港船期表，第 22 条草案只是确定何时发生了迟延。工作组谢绝就有关迟延的条款草案的如此或其他任何解释方式表示明确的立场。

工作组就第 22 条草案达成的结论

67. 工作组核准了第 22 条草案的实质内容并将其交给起草小组处理。

第 23 条草案. 赔偿额的计算

68. 工作组核准了第 23 条草案的实质内容并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

第 4 款

69. 虽然工作组总体上认为第 24 条草案可以接受，但提出了一个草案行文的问题，这就是第 4 款中提及“第 22 条和第 63 条”。据指出，对迟延造成的损失而应支付的赔偿实际上不是根据这些条款的规定支付，而是根据第 18 条草案支付，行文中提及第 22 和 63 条草案会造成含义模糊。工作组赞同一项建议，即应使第 4 款在这方面更加精确，关于干脆删除提及第 22 和 63 条部分的建议，获得相当的支持。但据指出，在改拟本款的其余部分时需加小心，例如不要求通知中载明索赔的具体损失数额，该数额难以定量，而是发出通知，指出因迟延交付而发生了损失。虽然未商定准确的措词，但工作组一致认为，起草小组应按大致如下的行文审议第 4 款案文：“除非迟延造成损失的通知在交货后的二十一个连续日内提交承运人，否则无须支付[因]迟延[产生的][造成的]赔偿额。”

第 24 条草案的标题

70. 据指出，起草小组应当考虑第 24 条草案的标题是否合适，因为工作组内已达成一致，认为通知中应涉及迟延造成的损失，而不是迟延本身。一些与会者对此建议表示支持。

工作组就第 24 条草案达成的结论

71. 在作出下列调整的前提下，工作组核准了第 24 条草案的实质内容并将其交给起草小组处理：

- 审议本条款草案的标题，以期作出调整，表明通知应当是损失的通知而不是迟延的通知；
- 按上文第 69 段最后一句所列的大致措词，修订第 4 款案文。

第 6 章 – 有关特定运输阶段的补充条款

第 25 条草案. 海上运输途中的绕航

72. 据指出，如果删除“海上运输途中”等字样，本条款的标题将能更好地反映其在第 6 章中所处的位置。除这一调整外，工作组核准了第 25 条草案的实质内容并将其交给起草小组处理。

第 26 条草案. 船舶上的舱面货

关于扩大“集装箱”定义的建议

73. 会上提醒工作组说，曾提出以上建议，提出对目前第 1(26)条草案“集装箱”的定义加以改进（见 A/CN.9/WG.III/WP.102），现结合第 26 条草案讨论该项建议似乎是符合逻辑的。据解释，该项建议是调整公约草案中“集装箱”的定义，在其中增加“公路货运车辆”一词，这一更改将主要影响到第 26(1)和(2)以及第 62(3)条草案。据指出，常常有公路货运车辆被大批装载运往海外的情况，通常使用运载拖车的特制船舶，将这类车辆和集装箱停放在舱面上或舱面下运载。据解释，公约草案的目前案文按第 26(1)(c)条处理公路货运车辆，而不是按第 26(1)(b)条草案将其与集装箱归为一类，从而承运人可能不必对作为(c)款类别一部分而在舱面运输的特殊风险所可能造成公路货运车辆中的货物损害承担赔偿责任。据建议，对于公路货运车辆应当作集装箱同样处理，从而对其适用通常的赔偿责任规则，而不论其装载在舱面上还是舱面下。

74. 作为进一步的解释，据指出，调整“集装箱”的定义使其包括公路货运车辆，将可确保不能够按第 62(3)条草案把公路货运车辆视作一个整体单位，而是如同集装箱那样，为计算每一件的赔偿责任限额而逐项列明公路货运车辆中的每件货物。据称，国际公路运输联盟（公路运输联盟）曾提出这个特别问题（见 A/CN.9/WG.III/WP.90），认为其特别令人关切。另据指出，按所建议的那样调整“集装箱”的定义，其中的另一个好处可以是以同等方式对待集装箱和公路货运车辆。

75. 另一项建议是扩大“集装箱”的定义，使之不仅包括“公路货运车辆”，还包括“火车车厢”。虽然据称火车车厢通常不装载在舱面上，但据指出，在“集装箱”的定义中包括这个词可以具有某些好处，例如在托运人的义务方面，按照第 28 条草案的规定，托运人有义务妥善而谨慎地积载、绑扎和加固集装箱内的货物。

76. 这两项建议获得广泛的支持，因为其带来实际的好处，反映了当前的惯例，而且从行业的角度来看特别合理。据指出，该建议并未造成公约草案中有关公约冲突条款的任何变更，而且尤其是不会与《公路货运公约》发生冲突。据进一步指出，如果核准这两项建议，起草小组则应当就所使用的“集装箱”和“拖车”二词对整个公约草案加以审查。

77. 但是，对于扩大“集装箱”的定义，有些与会者表示担忧。从承运人的角度来看，据指出，定义扩大后可能造成增加承运人的赔偿责任限度，从而破坏公约草案中目前所反映的平衡。

78. 从托运人的角度来看，所表示的关切是，“集装箱”定义的扩大可能会对关于赔偿责任限额的第 62 条草案产生所不希望的影响，特别是在涉及公路货运车辆海上运输方面。例如，如果提单中未逐项列明车辆上的货物，该车辆及其所装的货物则将被视作单独一件货物，从而卡车上货物的全体所有人将丧失每件货物的限额。这种危险也将令公路货运承运人感到关切。据指出，《公路货

运公约》规定的按重量计算的赔偿责任限额高于公约草案中目前拟定的限额。因此，如果在海运期间卡车上装载的货物发生灭失或损坏，公路承运人对货主的赔偿额即可能高于其可能从海运承运人那里追回的赔偿额。另一项关切是，在集装箱的定义中列入公路车辆可能会对未装载任何货物而在海上运输的公路货运车辆所发生的灭失或损坏产生影响。出于这些原因，据建议，最好是逐条查看，只要是行文上有必要，即添加“公路货运车辆”和“火车车厢”这两个词，而不是修订“集装箱”的定义。

79. 针对这些关切，据答复称，“公路货运车辆”中的货物需要逐项列出才能享受每件的赔偿限额，这已经是惯例，特别是在《公路货运公约》下。关于对车辆本身的损坏，据指出，第 1 条草案第 24 款中所规定的“货物”定义即已解决这个问题，因为其中包括所提供的无货物的集装箱。另外，从实际的观点来看，据指出，修订集装箱定义的好处是可避免麻烦，不必在每次使用“集装箱”一词时都添加“公路货运车辆”和“火车车厢”两个词（条款草案 1(25)、1(26)、15(c)、18(5)(a)、26(1)(b)、28(3)、42(3)、42(4)、42(4)(a)㈠、42(4)(b)㈠、42(4)(b)㈡、43(c)㈡、51(2)(b)、62(3)）。

80. 考虑到所提出的关切，并注意到其中一些论点与第 62 条草案第 3 款中“件数”概念之间的关系，工作组商定应推迟对这一事项的审议，直至审查完该另一项条款之后。

适合在舱面上运输

81. 据指出，不论公约草案中“集装箱”的定义是否将包括“公路货运车辆”和“火车车厢”，这些车辆和车厢都将需要适合在舱面上运输，而这一点应当反映在第 26 条草案第 1(b)款中。工作组普遍认为，只应当允许承运人对于适合在舱面上运载的公路货运车辆和火车车厢才在舱面上运载，而且船舶在舱面上应有特别装置，适合运载这些车辆和车厢。

工作组就第 26 条草案达成的结论

82. 除第 1(b)款增列“公路货运车辆”和“火车车厢”两个词外，工作组核准了第 26 条草案的实质内容。工作组商定在其审查完第 62 条草案第 3 款之后，在回来审议所提出的对集装箱定义的修订。

第 27 条草案. 海上运输之前或者之后的运输

83. 有与会者关切地指出，第 27 条草案未载有声明条款，缔约国无法据以声明，将在与缔约国根据第 27 条草案第 1 款适用国际文书基本相同的情况下适用本国法律的强制性条文。有与会者就此提醒工作组注意，工作组第十九届会议曾要求列入此种条文草案（见 A/CN.9/621，第 125-126 段），但工作组第二十届会议已决定，作为其临时决定的一部分，在进一步审议关于承运人赔偿责任限额的折衷建议以前，撤销关于列入此种条文草案的决定（见 A/CN.9/642，第 163 和 166 段），这就是工作组所审议的案文未列入任何此种条文的原因之所在。

84. 有与会者询问第 27 条草案使用“国际文书”而第 85 条草案改用“国际公约”的不同用语是否是故意为之。有与会者澄清，使用不同的用语的确是有意为之，其原因是，这方面的相关国际文书并不都能被视为国际公约，举例说，区域经济一体化组织发布的指令。

85. 关于第 27 条草案第 3 款，有与会者称，考虑到工作组第十九届会议决定在赔偿责任限额方面采用备选案文 B 的做法（见 A/CN.9/621，第 191 段），该款应全盘删除。有与会者提醒工作组注意，补充第 3 款草案是为了在案文第 1(a)项所指向的唯一做法是备选案文 A 中阐明的法律冲突做法的情况下，使内陆运输公约的可适用性更为明确。有与会者指出，由于该条草案目前采取了与之不同的做法，也就是“假设合同”的做法，因此，第 3 款草案即为多余，甚至可能会影响第 1(a)项的适用。

86. 针对这种观点，有与会者以第 3 款系广泛辩论之后达成的折衷条款为由支持保留该款。与会者请工作组在就该事项作出最后决定以前认真研究删除第 3 款草案所可能涉及的问题，尤其是对第 62 条草案第 2 款可能产生的影响。

工作组就第 27 条草案达成的结论

87. 经讨论后，工作组核准了第 27 条草案的实质内容并将其交给起草小组处理。工作组商定推迟就第 27 条草案第 3 款作出决定，直至进一步审议了第 62 条草案第 2 款中关于赔偿责任限额的事项之后（见下文第 204 款）。

第 7 章 – 托运人向承运人履行的义务

第 28 条草案．交付运输

88. 如 A/CN.9/WG.III/WP.101，脚注 62 和 101 所述，已从第 28 条草案第 2 款中删除了妥善而谨慎地卸载货物的义务并将其移至货物交付一章中的第 45 条草案第 2 款，其原因是，据指出，依照第 14(2)条草案的规定，根据约定卸载货物的义务通常应当由收货人行使，而不属于托运人的义务。但有与会者关切地指出，公约草案在有关卸载货物的义务上可能存在漏洞，因为根据第 45 条草案，收货人只有在行使运输合同对其规定的权利时才享有公约草案规定的义务。据认为，如果卸载货物的义务不再是托运人的一项义务，而且如果收货人未行使运输合同对其规定的任何权利，就不应要求任何一方当事人行使这项义务。因此，提出了两项建议：(a)在第 28 条草案第 2 款中重新插入“卸载”一词；或(b)将“装载、操作或者积载货物”改为“履行该约定下的义务”。

89. 有一种相反的观点认为，在卸载货物的义务方面实际上并不存在漏洞。尽管收货人依照第 14(2)条草案而达成的约定可能享有这一义务，但传统上托运人并不享有卸载货物的义务。还有与会者指出，只有在离岸价销售的情形中托运人才有卸载货物的义务，但在这类情形下，托运人也就是收货人。因此，无论如何，第 28 条草案都不应述及卸载货物的义务。

90. 但仍有与会者承认，第 14(2)条草案与第 28(2)条草案所列举的义务之间不相一致可能会引起混乱，为避免造成这类问题，工作组赞同将“装载、操作或积载货物”改为内容大致为“履行该约定下的义务”一语的建议。

91. 此外，为了使第 28(2)条草案明白无误，工作组赞同删除“各方当事人”一词，并重新插入“承运人和托运人”一语。还有与会者建议，为力求一致，作此修改后还必须对第 14(2)条草案的规定作类似的修改。工作组支持这些建议，并一致认为，可以考虑在第 45 条草案下就引起收货人卸载货物义务的具体原因展开进一步讨论。

92. 此外，有与会者提醒工作组注意，第 28 条草案第 3 款载有“集装箱或者拖车”一语，而这需要根据工作组的决定加以修改，即决定究竟是把“公路和铁路货运车辆”列入第 1(26)条草案关于“集装箱”的定义，还是对公约草案的实质性条文作出必要的调整（见上文第 73 至 80 段）。

93. 在作上述更改的前提下，工作组核准第 28 条草案的实质内容并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

94. 有与会者指出，第 29 条草案起始短语中对“第 31 条”的提及似乎不准确，应修正为提及“第 30 条”。经进一步讨论后，有与会者认为整个起始短语“在不影响第 31 条规定的托运人义务的情况下”没有必要，可予以删除。这一建议在工作组中得到强烈支持。

95. 在须删除起始短语的前提下，工作组核准了第 29 条草案的实质内容，并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

96. 工作组核准了第 30 条草案的实质内容，并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

97. 工作组核准了第 31 条草案的实质内容，并将其交给起草小组处理。

第 32 条草案. 拟定合同事项所需要的信息

98. 工作组核准了第 32 条草案的实质内容，并将其交给起草小组处理。

第 1 条草案第 23 款

99. 关于第 32 条草案中使用的“合同事项”这一用语，工作组核准了第 1 条草案第 23 款中提供的该用语的定义的实质内容，并将其交给起草小组处理。

第 33 条草案. 危险货物特别规则

100. 与会者注意到，第 33 条草案(a)款中使用了“发货人”这一用语，而工作组已商定删除对发货人的所有提及（见上文第 21 至 24 段）。有与会者提议对该条文草案加以调整，删除“发货人将货物交付”这一短语，而换成大意如下的案文：“货物被交付”。工作组赞同这一一般做法。

101. 在须为删除对“发货人”的提及而对案文进行调整的前提下，工作组核准了第 33 条草案的实质内容，并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

102. 工作组核准了第 34 条草案的实质内容，并将其交给起草小组处理。

第 1 条草案第 9 款

103. 关于第 34 条草案中使用的“单证托运人”这一用语，工作组核准了第 1 条草案第 9 款中提供的该用语的定义的实质内容，并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

104. 有与会者注意到，第 35 条草案中载有“发货人”这一用语，而工作组已商定删除对发货人的所有提及（见上文第 21 至 24 段）。工作组一致认为“发货人或者”这些词语应予删除。

105. 工作组中对案文的明确性提出了一些关切，因为如 A/CN.9/WG.III/WP.101 的脚注 76 所指出，“如同该作为或不作为系托运人本人所为或不为一样”这一短语因其多余而已被删除。有与会者认为，该案文未清楚地表明这一条文涉及的是以过失为基础的赔偿责任还是严格的赔偿责任，也未清楚地表明应当考虑由谁来承担赔偿责任。有与会者对此指出，该条文只是阐述代负赔偿责任的一般原则，让托运人对其雇员、代理人、分合同人等人的行为负责，而赔偿责任标准将根据公约草案的条款而取决于所违反的具体义务。此外，还据指出，重新插入如所建议的一个短语会变得相当复杂，因为这可能会就第 31 条草案规定的托运人过失的属性提出疑问，并且因为必须对关于承运人对其他人的赔偿责任的第 19 条草案作类似的处理，而这会大大增加整个案文的复杂性。经讨论后，工作组认定这一条文足够明确，特别是鉴于其中所阐述的众所周知的原则。

106. 工作组核准了第 35 条草案的实质内容，并将其交给起草小组处理。

第 36 条草案. 托运人赔偿责任的终止

107. 有与会者认为第 36 条草案应予删除，因为据认为，(a)款中的赔偿责任规定已在公约草案的其他条款下予以论述，而且(b)款中的运费规定在公约草案的背

景下并不适当。虽然有与会者支持对(b)款的看法，而且对该条文的基本理由仍存有疑问，但工作组拒绝改变其现行协商一致意见，并一致同意保留这一条文。

108. 工作组核准了第 36 条草案的实质内容，并将其交给起草小组处理。

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

109. 有与会者注意到，第 37 条草案(a)款中使用了“发货人”这一用语，而遵循工作组关于删除对发货人的所有提及的一致意见，必须对这一条文的案文加以调整（见上文第 21 至 24 段）。有与会者认为，为达到适当的修正，可以删除第 37 条草案的前导段和整个(a)款，但有与会者指出，虽然(a)款可予删除，但该案文的前导段的内容应予保留，以便涵盖不签发运输单证或电子运输记录的某些行业的情形。

110. 工作组一致同意删除(a)款，并请起草小组视必要对剩余案文作相应的修改。有与会者提醒工作组注意，只是删除(a)款可能并不足以实施关于从案文中删除发货人概念的决定，因此可能必须进一步注意在整个案文中作更多的相应修改。

111. 在须删除提及“发货人”的(a)款和须为使这种删除有效而对案文作任何必要的进一步调整的前提下，工作组核准了第 37 条草案的实质内容，并将其交给起草小组处理。

112. 工作组在完成对第 37 条草案实质内容的审议之后，接着审查了一些相关的定义。

“运输单证”的定义（第 1 条草案，第 15 款）

113. 据指出，考虑到到将删除第 37 条草案(a)款（见上文，第 109 至 110 段）和工作组已决定删除所有提及发货人之处（见上文，第 21 至 14 段），因此还将需要对第 1 条草案第 15 款“运输单证”的定义作某些调整。

114. 据建议，第 1(15)条草案(a)款和(b)款之间“或者”的含义应改为“并且”的含义，以反映工作组达成的一致意见，即仅仅收到并不构成公约草案意义上的运输单证。因此，工作组商定，第 1 条草案第 15 款中列出的两项条件在连接上应当是二者相加，而不是二者择一。工作组确信，这样调整“运输单证”的定义将不会对公约草案其他条款产生负面影响，只需对第 43 条草案(a)款的措词稍作改动即可。

115. 除这些调整外，工作组核准了第 1 条草案第 15 款的实质内容并将其交给起草小组处理。

第 6(2)(b)条草案随后相应的调整

116. 考虑到将删除“发货人”的概念和调整“运输单证”的定义，因此所提出的另一项随后相应的变更是删除第 6 条草案第 2(b)款的案文，代之以“签发了运输单证或者电子运输记录”等词语。

117. 工作组商定相应修订第 6 条草案第 2(b)款并将其交给起草小组处理。

“可转让运输单证”的定义（第 1 条草案，第 16 款）

118. 关于第 37 条草案中使用的“可转让运输单证”一词，提出的一项建议是把“按照收货人的指示”改为“按照所指定/指名的人的指示”，因为收货人将是指定提单的被背书人，指明背书人是谁十分重要，在银行是收货人的情况下尤其如此。另据指出，如此改动并非实质性改动，将可解决所察觉的存在于第 1 条草案第 12 款与第 16 款之间的不一致。

119. 对此，有与会者答复指出，这将会引入一个新词“所指定/指名的人”，还需要加以定义，而且可能与第 1 条草案第 11 款中“持有人”的定义不一致。另据称，该词将会造成更大的不确定性，并且对为外贸合同提供资金的银行更为不利。根据目前的惯例，运输单证上通常留有空白处供填入“收货人”的名称，所以银行已经有了保护其权利的机会，这就是确保在运输单证中填入其名称而作为收货人。公约草案不仅照顾到这种惯例，而且对于那些担心可能对货物负赔偿责任或对货物负责而不情愿接受被指名作为收货人的银行，还提供了附加保护，这就是在第 45 条草案中规定，收货人只有当其行使了其在运输合同下的权利时，才有义务接受交货。

120. 有与会者提问第 1 条草案第 16 款中“单证所适用的法律”一语指的是什么法律，据答复称，公约草案回避确定究竟应由哪项法律管辖票据，对于这个问题，各国国内的国际私法制度有不同的答案，彼此相互冲突。还指出，总之，适用法律的参照范围局限在哪些词语可在法律上等同于“凭指示”或者“可转让”之类的词语这个问题上。

121. 工作组商定保留第 1 条草案第 16 款中规定的定义并将其交给起草小组处理。

“不可转让运输单证”的定义（第 1 条草案，第 17 款）

122. 工作组核准了第 1 条草案第 17 款所述定义的实质内容并将其交给起草小组处理。

“电子通信”的定义（第 1 条草案，第 18 款）

123. 有与会者对第 1 条草案第 18 款“电子通信”的定义与《联合国国际合同使用电子通信公约》（《电子通信公约》）中载述的定义有所区别的理由提出疑问，针对这一疑问，据答复指出，公约草案中所用的定义结合使用了《电子通

信公约》所载“电子通信”和“数据电文”等定义的内容以及《电子通信公约》提出的评判电子通信等同功能的标准。

124. 工作组核准了第 1 条草案第 18 款所述定义的实质内容并将其交给起草小组处理。

“电子运输记录”的定义（第 1 条草案，第 19 款）

125. 在对“电子运输记录”这一定义作必要的修订以便与“运输单证”定义修订稿保持一致的前提下（见上文第 113 至 114 段），工作组核准了该定义的实质内容并将其交给起草小组处理。

“可转让电子运输记录”的定义（第 1 条草案，第 20 款）

126. 关于第 37 条草案所用“可转让电子运输记录”一语，工作组注意到有与会者对第 1 条草案第 16 款所持的关切（见上文第 118 至 120 段）。但工作组仍然核准了第 1 条草案第 20 款所述定义的实质内容并将其交给起草小组处理。

“不可转让电子运输记录”的定义（第 1 条草案，第 21 款）

127. 关于第 37 条草案所用“不可转让电子运输记录”一语，工作组核准了第 1 条草案第 18 款所述定义的实质内容并将其交给起草小组处理。

可转让电子运输记录的“签发”和“转让”的定义（第 1 条草案，第 22 款）

128. 关于第 1 条草案第 22 款，有与会者对该款是否的确提供了“签发”和“转让”的定义及是否述及实质性事项提出疑问。还有与会者指出，该款含义不清，其原因是，排他性控制权可以转让，但不可能“签发”排他性控制权。

129. 与会者针对该定义提出的建议是：㈠一概删除定义部分中的“签发”一词；及㈡改用“创设”排他性控制权的提法。所提出的其他一些建议包括鉴于第 1 条草案第 22 款涉及实质性问题而将该款移至公约草案其他章节。有与会者建议把第 22 款移入第 8 或 9 条草案，或单独作为第 3 章中的一条。

130. 工作组赞同以下建议，即如果对可转让电子运输记录的“签发”和“转让”分别作出定义，并且如果可转让电子运输记录的“签发”的定义是指必须根据确保电子记录在其整个生命周期内都应受到排他性控制的程序创设此种记录的要求，第 1 条草案第 22 款提及的概念便能够更加明白易懂一些。工作组将第 1 条草案第 22 款转交起草小组并要求其草拟同样含义的适当措词。

第 38 条草案. 合同事项

131. 与会者未就第 38 条草案发表任何评述。工作组核准了其实质内容并将其交给起草小组处理。

第 39 条草案. 承运人的识别

132. 与会者未就该条发表任何评述。工作组核准了其实质内容并将其交给起草小组处理。

第 40 条草案. 签名

133. 与会者未就第 40 条草案发表任何评述。工作组核准了其实质内容并将其交给起草小组处理。

第 41 条草案. 合同事项的欠缺

134. 工作组一致认为，需要对该条草案第 3 款作出某种调整，以反映工作组所作的在公约草案中不使用“发货人”这一用语的决定（见上文第 21 至 24 段）。在作必要修订的前提下，工作组核准了第 41 条草案的实质内容并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

关于检验或实际知悉封闭集装箱内货物的某些情形的处理建议

135. 有与会者指出，第 42 条草案建立了一个承运人据以对第 38 条草案所涉合同事项中的信息作出保留的制度。还有与会者注意到，第 3 款述及放在非封闭集装箱内交付运输的货物的情形，而第 4 款述及放在封闭集装箱内交付运输的货物。

136. 有与会者就此指出，第 42 条草案可能会留下一个漏洞，也就是说，可能会出现以下情形：将货物放在封闭集装箱内交付但承运人已对货物进行过实际检验，不过这种检验并不全面，举例说，承运人打开集装箱以确定集装箱内的确装载着托运人所申明的货物，但却无法核实该货物的数量。据指出，这种情形与第 3 款设想的情形类似，应当以基本相同的方式处理。因此，有与会者建议，在第 4 款之后增设以下一款：

> 货物是放在封闭集装箱内交付给承运人或者履约方运输，但承运人或者履约方已对集装箱内的货物进行过实际检验的，或者承运人或者履约方在签发运输单证或者电子运输记录以前已经以其他方式实际知道集装箱内货物的，第 3 款应相应适用于第 38 条第 1 款(a)项、(b)项和(c)项述及的信息。

137. 对此，一些与会者表示关切。如果承运人或履约方实际知道封闭集装箱内货物的情况，将适用第 42 条第 2 款，这样承运人或履约方便不能对信息作出保留。另有与会者表示关切说，所建议的补充条款和第 1 款之间的关系并不明确。不过，与会者广泛赞同提出这一建议的理由，即有的情形是承运人或履约方实际上已经检验过货物。因此，有与会者提出，更为适当和有效地处理这一情形的办法是在第 3 款前导段中“货物不是放在封闭集装箱内交付给承运人或

者履约方运输的”一语之后添加“或者是放在封闭集装箱内交付但承运人或履约方对货物进行过实际检验的”一语。与会者普遍赞同这一建议。

关于澄清第 4(a)款中承运人对信息作出保留的前提条件的建议

138. 有与会者建议将第 4(a)㈠款末尾的“或者”一词改为“并且”一词，以澄清承运人对合同事项中关于货物的信息作出保留的前提条件。与会者普遍认为，第 4 款目前的表述形式并不明确，而且造成了混淆。工作组一致认为，对于第 4 款中的情形，如果承运人或履约方已经检验过货物或者以其他方式实际知道了货物的情况，承运人便不能对第 38 条草案第 1 款(a)项、(b)项或(c)项中述及的信息作出保留。

工作组就第 42 条草案达成的结论

139. 在须作以下调整的前提下，工作组核准了第 42 条草案的实质内容并将其交给起草小组处理：

- 应当在第 3 款前导段中“货物不是放在封闭集装箱内交付给承运人或者履约方运输的”一语之后添加“或者是放在封闭集装箱内交付但承运人或者履约方已对货物进行过实际检验的”一语；
- 第 4(a)款的措词应当更为明确，以反映二者相加的措词方式，即承运人或履约方对集装箱内的货物进行过实际检验[而且/或者]在签发运输单证或电子运输记录之前已经以其他方式实际知道集装箱内货物的情况的，承运人不能对第 38 条草案第 1 款(a)项、(b)项或(c)项中述及的信息作出保留。

第 43 条草案. 合同事项的证据效力

140. 有与会者对第 43 条草案(b)项和(c)项中的不容否认规则表示关切，因为对第三方的要求和对收货人的要求不同。(b)项仅要求第三方善意行事，而(c)项要求善意行事的收货人还要依赖(c)项述及的任何合同事项行事。有与会者问，工作组是否有意作此区别要求。有与会者建议，为了解决这一问题，应当按照《汉堡规则》第 16 条第 3 款中采取的办法，使(b)㈠和㈡项的要求与(c)项一致。

141. 一些与会者对这一建议表示赞同，但有与会者提醒工作组，第 43 条草案曾是公约草案二读期间多次激烈谈判的主题，该条草案目前的形式反映了已经达成的折衷。这一折衷的结果便是区别可转让运输单证持有人和不可转让运输单证持有人。对于前一种情况，已经认可一般应当保护善意行事的持有人，而对后一种情况，善意行事的持有人只有在依赖不可转让运输单证所载信息行事的情况下才能得到保护。有与会者进一步说，如果在(b)项添加依赖可转让运输单证或可转让电子运输记录的要求，将会大大改变上述共识。

142. 工作组核准了第 43 条草案的实质内容并将其交给起草小组处理，但须按照对“运输单证”和“电子运输记录”定义的修改（见上文，第 113 至 114 和 125 段）删去“证明收到货物的”一语。

第 44 条草案. “预付运费”

143. 针对拟将第 44 条草案作为一项实体条款还是证据规则这一疑问，有与会者指出拟将该条款作为一项实体条款。针对有关“或者类似性质声明”这一短语的含义的进一步疑问，据解释，“预付运费”这一精确短语不必列入合同细节供该条款适用，但是一项等同用语，例如“预付的运费”或一个类似短语，就足够了。

144. 工作组核准了第 44 条草案的实质内容，并将其交给起草小组处理。

第 9 章 – 货物交付

第 45 条草案. 接受交货的义务

145. 工作组回顾其与第 28(2)条草案有关的决定，即决定在第 45(2)条草案下进一步讨论有必要激发收货人根据运输合同各方当事人在第 14(2)条草案下达成的约定承担卸载货物的义务这一问题（见上文第 91 段）。就此，提出了两项建议：一是，为了与第 14(2)条和第 28(2)条草案所作修改保持一致，“各方当事人”一语应改为“承运人和托运人”；二是，应当在“收货人应当妥善而谨慎为之”这一短语之前添加“而且收货人表示同意的”一语。该建议的第一部分得到强烈支持，该建议的第二部分获得一些支持。有与会者对于如果收货人不予同意而会产生什么结果这一问题表示某种关切，但有与会者建议，可根据第 51(2)条草案在承运人对未交付的货物的权利中找到解决这一问题的办法。此外，有与会者促请支持这两项建议，因为据认为第 2 款所述有关情形相当特殊，因此据认为要求得到收货人同意在实践中具有中立效应，同时缓和工作组中对根据第 14(2)条草案达成的约定所表示的一些广泛关切。

146. 有与会者指出，要求收货人表示“同意”可能过于苛刻，原因是，举例说，如果提单中的一项规定要求收货人自己冒风险和自费卸载货物，收货人就没有必要另外表示同意。因此，据建议，对第 2 款的任何修订都应当代之以侧重于根据“约束”收货人的第 14(2)条草案达成的约定，而不是要求收货人表示“同意”。这一所建议的办法得到一些支持。

147. 不过，对于既建议在条款草案中添加“同意”这一要素又建议侧重于“约束”收货人，有与会者表示强烈关切。有与会者特别指出，在有些法域，运输合同是一种三方合同，收货人受该合同条款的约束。据进一步指出，对收货人的“同意”的任何额外要求都可能对某一行业的商业惯例或习惯产生非常严重的后果。举例说，有与会者指出，在散装货贸易中，一项要求收货人对卸载货物的义务表示同意的规定会明显改变现行惯例。结果，与会者强烈倾向于按原

样保留第 2 款案文，或者完全删除该款，而将收货人义务这一事项留给国内法处理。这一观点得到强烈支持。

148. 有与会者指出，应当从两个方面对第 2 款加以考虑：第一个方面是，关于在收货人须根据运输合同各方当事人之间的约定承担卸载货物的义务之前应当要求收货人表示的任何同意；第二个方面是，关于要求收货人在卸载货物时应当遵守的谨慎标准。有与会者建议，该条款草案的重点应当是谨慎标准，而不是收货人是否已表示同意，因此第 2 款的案文应予调整，以便反映上述建议。有与会者特别建议，可对第 45(2)条草案作大意如下的修正：“当收货人卸载货物时，收货人应当妥善而谨慎为之。”据认为，如果采取这种办法，很明显，收货人是否必须同意根据第 14(2)条草案下的约定承担任何义务的问题将受国内法管辖。

149. 作为进一步的澄清，有与会者指出工作组应当具体考虑的是，要求收货人在卸载货物时遵守的谨慎标准究竟是涉及货物本身，还是涉及他人的货物，还是涉及船舶。据指出，如果谨慎标准拟侧重于货物，而收货人有可能是货物的所有人，因此对本人的货物确定谨慎标准似乎不合逻辑。

150. 鉴于工作组中强烈表示的观点，为在关于该条款的重点应当是谨慎标准而不是收货人是否表示同意这一点的建议基础上达成协商一致意见所作的努力没有取得成功。与会者赞同所表示的以下观点，即确定有这种局限性的谨慎标准多少有些多余，因为根据运输合同承担的所有义务都应当予以妥善而谨慎的履行。工作组不赞成按原样保留第 2 款案文，而是决定删除第 45 条草案第 2 款，以便充分明确，由承运人和托运人之间的任何约定产生的收货人义务这一事项留给国内法处理。

151. 工作组在决定删除第 2 款之后核准了第 45 条草案第 1 款的实质内容，并将其交给起草小组处理。

第 46 条草案. 确认收到的义务

152. 工作组核准了第 46 条草案的实质内容，并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

153. 工作组核准了第 47 条草案的实质内容，并将其交给起草小组处理。

第 48 条草案. 签发必须提交的不可转让运输单证时的交付

154. 会议提醒工作组注意，第 48 条草案前导句中的备选案文仍然放在方括号中，即“[规定][注明]”，因此应当就案文中保留哪个词作出决定。与会者回顾，工作组上次在其第二十届会议上审议了采用哪个词的问题，当时就每个备选词的取舍作了长时间的审议（见 A/CN.9/642，第 31 至 33 段）。根据当时的讨论情况，再次重申了下述观点：案文中加入这一条文是为了维持有关某一类型单证的现有法律，而且有些法域的准据法规定，只要使用“单证”这样的名

称就意味着必须在交付货物时提交单证。因此建议，能够维持现有法律体系的唯一可接受的措词就是“注明”一词。

155. 关于这一点，有与会者提醒工作组注意，拟订第 48 条草案是针对某一特定类型的单证，目的仍然是将其列入公约草案目前的单证分类系统，而且为了保持这一分类系统的明确性，应当避免使用“注明”一词，因为该词有可能给这种分类方法带来不确定性。正因为如此，还是有人倾向于选择“规定”一词。这两种立场都有人坚决支持，但支持“注明”一词的意见略占上风。

156. 在同意删除备选词“[规定]”并同时去掉“注明”一词前后的方括号之后，工作组核可了第 48 条草案的实质内容并将其提交给起草小组处理。另外还指出一点，为了保持用词一致，其他条文中凡有这两个备选词的地方都应当保留“注明”一词，特别是第 43(b)㈡、49 和 54(2)条草案。

第 49 条草案. 签发必须提交的不可转让运输单证电子等同物时的交付

157. 会上提出删除第 49 条草案，因为同第 48 条草案所规定的单证不同的是，目前并没有使用必须提交的不可转让运输单证电子等同物的做法，因此也就没有必要在公约草案中给予支持。鉴于缺少这方面的实务，工作组同意删除第 49 条草案，并请起草小组对公约草案，特别是对第 9 和 43(b)㈡条草案作出相应的修正。

第 50 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

158. 会上提出，第 50 条草案(a)项中的开头语“在不影响第 45 条规定的情况下”是不必要的，有可能起误导作用，应当删除，因为(a)项结尾处又提及第 45 条草案。对此有与会者指出，第一处提及内容有助于读者理解第 45 条草案与第 50 条草案之间的关系，前者指明收货人的义务，后者指明持有人的权利。但是，经过讨论，工作组商定从第 50(a)条草案中删除这一开头语。

159. 会上提出删除(d)和(e)项中所有提及“控制方”的内容，因为这两个条款在下述情况下将失去意义：㈠当所签发的可转让运输单证有一份或数份正本而一个人持有所有正本时，该持有人就是控制方；㈡当签发不止一份正本而数个人各持有一份正本时，不存在任何控制方，因为没有任何一方能够持有所有正本。虽然这一建议得到一定支持，但工作组还是决定先审议第 54 条草案，因为该条对第 1 条草案第 14 款中的“控制方”的含义有着更为直接的影响。

第 1 条草案第 11 款

160. 鉴于工作组已经决定对第 1(22)条草案中“签发”和“转让”的定义作出修正（见上文第 128 至 130 段），会上提出不再需要“持有人”定义第 11(b)款中的词语“并且对该可转让电子运输记录拥有排他性控制”，因为起草小组新拟订的“签发”和“转让”的定义已经包括了排他性控制概念。工作组核准了这一建议。

161. 关于第 50 条草案中使用的“持有人”一词，工作组在作出上述修改的情况下核可了第 1 条草案第 11 款中对该词所作定义的实质内容，并将其交给起草小组处理。

第 51 条草案. 货物仍未交付

162. 关于第 51 条草案第 1 款(e)项中的词语“无法交付货物的其他情形”，会上提出疑问。有与会者就此提出可以完全删除该项，因为第 1 款的(a)至(d)项充分涵盖了货物仍未交付的所有可能情形，如果留下第 1(e)项就有可能出现承运人滥用的情况。

163. 但有与会者指出第 1(e)项还是必要的，因为它将适用于天气条件造成货物无法交付的情形等等。另外还指出，可能存在着第 1 款(a)至(d)项无法适用的其他情形，例如，收货人干脆不去提货，在这种情况下象第 1 款(e)项这样的开放条款将是有益的。支持这种观点的人指出，无论是哪种情况，对于“无法交付”一词都有可能作出狭义的解释。普遍意见支持保留第 51 条草案中的第 1(e)项。

164. 会上提出，可取的做法是规定一段期限，期限过后承运人才能够根据第 51 条草案第 2(b)项销毁货物。虽然也有与会者支持这一建议，但是据指出，第 51 条草案第 3 款中提出的“合理通知”要求足以顾及任何对滥用此项权利的关切。

工作组就第 51 条草案达成的结论

165. 工作组在同意删除第 1 款(b)和(c)项中对第 49 条的提及的情况下核可了第 51 条草案的实质内容并将提交给起草小组处理。

第 52 条草案. 货物留置

166. 会上提出在第 52 条草案中的“承运人”和“履约方”之间加上“托运人”，因为存在着托运人可能要求留置权的情形，例如，船舶状况特别差，而又必须根据第 28 条履行向承运人交付货物的义务。针对这种关切提出的一项比较中性的建议是，删除提及“承运人或者履约方”的内容，而只提及“根据运输合同可能存在的一项权利……”。虽然有些与会者支持这一建议，但对于必须给予托运人一种留置权还是存在疑问，而且无论如何把托运人放在第 52 条草案中都是不合适的，因为这一条文是放在关于货物交付的第 9 章中。

167. 经过讨论，工作组核可了第 52 条草案的实质内容并将其交给起草小组处理。

第 10 章 – 控制方的权利

第 53 条草案. 控制权的行使和范围

168. 工作组核准了第 53 条草案的实质内容并将其交给起草小组处理。

第 1 条草案第 13 款

169. 关于控制权一词，除将第 1 条草案第 13 款中所提及的“第 11 章”改正为“第 10 章”之外，工作组核准了定义的实质内容并将其交给起草小组处理。

第 1 条草案第 14 款

170. 关于“控制方”一词，工作组核准了第 1 条草案第 14 款所列的定义的实质内容并将其交给起草小组处理。

第 54 条草案. 控制方的识别和控制权的转让

171. 关于第 50(d)和(e)条草案中是否可删除所提及的“控制方”，与会者重申了被推迟在第 54 条草案下讨论的一个问题（见上文第 159 段），因为在可转让运输单证或电子运输记录的情况下，持有人和控制方是同一人。对此，据答复称，单纯删除该词将会改变条款的含义，因为这将会忽略目前的惯例，目前的惯例是要求通知持有人货物已抵达，即使持有人看上去并不提取交付的货物。据认为，这样改动是不可取的。

172. 除在第 2 款中保留“注明”二字和删除备选措词“规定”之外，工作组核准了第 54 条草案的实质内容并将其交给起草小组处理。

第 55 条草案. 承运人执行指示

173. 工作组核准了第 55 条草案的实质内容并将其交给起草小组处理。

第 56 条草案. 视为交货

174. 工作组核准了第 56 条草案的实质内容并将其交给起草小组处理。

第 57 条草案. 运输合同的变更

175. 除按脚注 159 所建议删除多余的第 3 款外，工作组核准了第 57 条草案的实质内容并将其交给起草小组处理。

第 58 条草案. 向承运人提供补充信息、指示或者文件

176. 工作组核准了第 58 条草案的实质内容并将其交给起草小组处理。

第 59 条草案. 协议变更

177. 工作组核准了第 59 条草案的实质内容并将其交给起草小组处理。

第 11 章 – 权利转让

第 60 条草案. 签发可转让运输单证或者可转让电子运输记录的

178. 工作组核准了第 60 条草案的实质内容并将其交给起草小组处理。

第 61 条草案. 持有人的赔偿责任

179. 有与会者对第 61 条草案第 1 款句首提及的“在不影响第 58 条规定的情况下”及其含义提出了疑问，因为如此提及似乎毫不相关。据指出，这样做在控制方不按第 58 条草案要求提供信息的情况下，造成后果不明确。据进一步指出，如此提及造成了解释上的问题，因此建议完全删除这些词语。

180. 对此，据解释，第 61 条草案确立了持有人的义务，但以第 58 条草案为其限制条件，因为持有人事实上是唯一拥有第 58 条草案所述信息的人。另据指出，第 61 条草案第 1 款中应保留对第 58 条草案的提法，因为其有助于达到明白无误的目的。与会者广泛支持在第 61 条草案第 1 款中保留对第 58 条草案的提法。

181. 关于第 61 条草案第 2 款，会上提醒工作组注意，工作组在其第二十届会议上未作出明确的决定，因为工作组内部的分歧，第 2 款被置于方括号中。因此，有些与会者表示支持删除第 2 款，特别是因为“行使任何权利”一语可能会在解释上造成微小的行动被视为行使了权利，从而引起赔偿责任。但与会者广泛支持保留第 2 款，因为承运人需要查明持有人是否根据运输合同承担了任何赔偿责任以及这些责任的限度。据指出，这样做也反映了目前的惯例，据认为，微小行动将不会被视作行使了权利，这一点是明确无误的。

工作组就第 61 条草案达成的结论

182. 尽管有建议希望删除第 1 款中“在不影响第 58 条规定的情况下”一语，工作组仍核准了第 61 条草案的实质内容，但需去掉第 2 款前后的方括号，以及在第 3 款前导句中删除“就本条第 1 款[和第 2 款]一语中的方括号，工作组随之将条款草案交给起草小组处理。

第 12 章 – 赔偿责任限额

第 62 条草案. 赔偿责任限额

关于承运人赔偿责任限额的建议

183. 会上提醒工作组注意，关于赔偿责任限额的第 62 条草案曾在工作组上届会议上作了激烈的讨论（见 A/CN.9/642，第 136 段及其后各段）。另据提醒称，鉴于有可能就公约草案中的承运人责任限制形成协商一致，因此曾提出了一项临时折衷方案，作为整套方案处理（见 A/CN.9/642，第 166 段）。这个整套方

案包括第 62 条草案第 1 款中列明的数字，删除第 62 条草案第 2 款，删除第 99 条草案，调整第 63 条草案，从而在第 63 条草案留存的方括号中列入“二倍半”这一数字并删除“一倍”二字，以及撤销工作组早先的决定，即工作组曾决定起草一款新的规定，允许在类似于第 27 条草案所设想的情况下适用国内法。

184. 与会者广泛支持工作组第二十届会议努力通过协商一致解决赔偿责任限额问题。但仍有与会者大力支持把目前放在本条草案方括号内的赔偿责任限额视为进一步商谈的出发点的观点。为确保第 62 条草案公平兼顾承运人和货主，努力达成更为广泛的协商一致，并从而使公约草案获得接受，有与会者建议㈠采用比《汉堡规则》所定限额更高的限额，即每件 920 特别提款权或每公斤 8 特别提款权，及㈡删除第 62 条草案第 2 款。

185. 有与会者支持以下观点，即《汉堡规则》提出的赔偿责任限额已经列入第 62 条草案第 1 款所载临时折衷意见，该赔偿责任限额现已过时。还有与会者指出，其他一些国际公约也论及货物运输，其中所列的限额高于公约草案。有与会者就此提及《铁路货物运输统一规则》—《国际铁路运输公约》和《公路货运公约》，后者所列赔偿责任限额为按照毛重计算每公斤 8.33 特别提款权。此外，有与会者称，公约草案不仅涵盖海运，而且还涵盖多式联运，因此就必须适用高于《汉堡规则》所定的限额。此外，据指出，第 62 条草案第 1 款的现有措词列入了违反义务的各类情况，而不局限于货物的灭失或损坏，因此，单凭《汉堡规则》不足以顾及这些情况。

186. 有与会者就此指出，公约草案已经对风险的分配作了重大调整，尤其是加重了承运人的赔偿责任，承运人现已承担保持适航的持续性义务，而无法再以航行失误为由进行抗辩。还有与会者指出，第 62 条草案第 1 款所载临时折衷意见中的数额，的确是一种妥协，因为许多法域按照《海牙-维斯比规则》确定了比《汉堡规则》低的限额，甚至更低的限额。有与会者补充说，即便根据《海牙-维斯比规则》所述限额，由于多数海运货物的价值低于《海牙-维斯比规则》所定限额，约有 90%的货物灭失得到了全额赔偿。还有与会者指出，在大型船只使用集装箱进行运输的时代，限额的增加会大大提高承运人所面临的资金风险，从而造成承运人赔偿责任的承保费率奇高无比，几乎无法承受，这样就会增加运输的成本并最终增加货物的成本。有几个代表团就此指出，确定超出目前设想的限额的建议不切实际，提出这类建议是出于政治上而不是商业上的考虑。有些代表团关切地指出，超出《汉堡规则》的范围行事最终可能会阻碍本国加入公约草案。据补充说，如果按照建议增加限额，公约草案就可能无法成为一个协调国际贸易的全球性的有效文书。有与会者告诫工作组不得破坏此前形成的临时折衷意见，因为这样会造成前功尽弃。

187. 但针对这种意见，有与会者指出，不应过分夸大增加赔偿责任限额对承运人赔偿责任保险所产生的影响，因为船舶所有人也同样受益于国际上根据《伦敦海事索赔责任限制公约》（海事索赔限制公约）和若干国内制度而对赔偿责任所作的限制。请工作组不要断然拒绝考虑增加赔偿责任限额的任何建议，而是应当寻求通过各种途径进一步改进以前在这个问题上达成的折衷意见。举例说，有与会者建议，工作组不妨考虑采用《汉堡规则》每件 835 特别提款权的

限额，但是将每公斤的限额略为增加到按照索赔或争议所涉货物的毛重计算每公斤为 8 个计算单位。有与会者表示，该建议可以成为连接这两种立场之间的一种桥梁，因为赞成降低限额的许多国家把按每件确定限额视作对承运人照顾过多。工作组也可选择同意按每件确定较高的限额，同时保留近似于《汉堡规则》所述限额的按照每公斤确定的限额。

188. 考虑到会上发表的不同看法，工作组商定暂停讨论赔偿责任限额问题以及根据第二十届会议达成的折衷意见而与赔偿责任限额的决定有关的条文，在审议进行到稍后阶段再折回来重新讨论。

第 62 条草案第 1 款的范围

189. 工作组回顾，已从公约草案案文全文中删除了“对货物[或与货物有关的]的灭失或损坏”这一词句，并相应添加了“违反本公约对其规定的义务”，同时加上适当的脚注（见 A/CN.9/WG.III/WP.101，脚注 169）。作出这些修改的理由是，《海牙规则》和《海牙-维斯比规则》使用现已删除的这一词句曾造成相当大的不确定性，在解释上也缺乏统一，特别是在其用意上是否将错交货物和错报货物信息这类情况包括在内这一问题上。有与会者指出，秘书处已按照要求对以往起草第 1 款的情况进行了审查，并且提出了 A/CN.9/WG.III/WP.101 中所载的适当建议，包括关于错报货物信息和错交货物时的赔偿责任限额。

190. 有与会者就此关切地指出，错报货物信息问题应留待国内法处理。对此，有与会者称，不应当有任何例外，因为有例外就会造成不确定性和不可预见性。

申报价值

191. 有与会者建议把“除非货物价值已经由托运人申报并且在合同事项中载明”一语移至别处，另作一则条文，目的是对正常的假设和价值申报加以更为明确的区分。有与会者赞成该建议，但工作组商定在折回来重新审议第 62 条草案第 1 款时再行讨论这一问题。

第 62 条草案第 2 款

192. 与会者对第 62 条草案第 2 款意见不一，而且所持意见与各自在第 1 款上的立场有关。有与会者支持删除该款，但又认为首先必须根据上述建议把第 1 款所列数额增加至超出《汉堡规则》所定数额。会上发表的其他看法认为，应连同 A/CN.9/WG.III/WP.101 所载第 1 款中的数额一并删除第 2 款，因为这些数额构成整个临时折衷方案的一部分。另一种观点认为，应当增加建议中所载第 1 款内的数额，但同时保留备选案文 B。会上发表的一种不同看法认为，第 2 款的内容应当遵照国内法的规定。工作组注意到这些观点，商定在重新审议第 62 条草案第 1 款时再折回来讨论这个问题。

第 3 款

193. 为与工作组先前作出的关于在有关舱面货的第 26(a)(b)条草案中添加公路和铁路货物运输车辆以给予它们与集装箱同等地位的决定（见上文第 73 至 82 段）保持一致，有与会者建议在第 62 条草案第 3 款的案文中包括公路和铁路货物运输车辆。尽管有与会者重申先前的讨论中提出的关切，即对第 62(3)条草案案文添加公路和铁路货物运输车辆可能会造成限制每件的限额这种始料不及的后果（见上文第 78 至 82 段），但工作组认为这种修改是对案文的改进。

194. 在须作这一改动的前提下，工作组核准了第 62(3)条草案的实质内容并将其交给起草小组处理。

第 4 款

195. 工作组核准了第 62(4)条草案的实质内容并将其交给起草小组处理。

进一步审议第 62 条草案

196. 工作组先前曾商定暂缓讨论赔偿责任限额问题和按照工作组第二十届会议达成的临时折衷方案而同有关赔偿责任限额的决定相联系的条款，并商定在审议的稍后阶段再作讨论（见上文第 183 至 188 段），因此工作组现继续审议第 62 条草案。

197. 为了解决有关承运人赔偿责任限额的整套折衷办法这一悬而未决的问题，很多代表团提出了一条建议，内容如下：

- 列入第 62 条草案第 1 款中的限额为每件 875 个特别提款权和每公斤 3 个特别提款权，该款案文的其余部分保持不变；
- 删去第 99 条草案和第 66 条草案第 2 款；
- 不在案文中列入第 27 条之二草案，即规定一个声明条款，准许缔约国在类似于第 27 条草案的规定中列明其国内强制性法律（见 A/CN.9/WG.III/WP.101，脚注 56）；
- 认可第 1 条第 2 款中的“批量合同”定义。

198. 与会者普遍强烈支持上述建议的内容，认为这是为解决围绕承运人赔偿限额的悬而未决的问题和各个相关问题而迈出的十分积极的一步。因此有与会者促请工作组在最终解决这些悬而未决的问题时采纳这一建议。这一意见也得到了大部分与会者的支持。

199. 有与会者表示关切说，所建议的承运人赔偿责任限额过高，这么高的限额据称既不合理也不现实，商业上毫无必要。有与会者赞同这一观点，特别是，一些代表团认为《海牙-维斯比规则》的限额从商业上说是足够的，而且在工作组第二十届会议上达成的临时折衷办法，即列入《汉堡规则》的限额，可以接受，但只能作为最高数额，以便达成一致意见。还有意见认为，所建议的限额

太高，令人难以接受，有与会者说提高限额可能导致整个行业的运输成本上升。

200. 还有与会者表示关切说，虽然所建议的提高承运人的赔偿责任限额是值得欢迎的，但该建议的另外一些方面令人无法接受。有与会者认为，考虑到公约草案的整体平衡，应当进一步修改第 1(2)条草案中的“批量合同”定义，以便为小托运人提供更大程度的保护，特别是因为合同自由规定被认为有损于有关强制性保护此类托运人的条款。此外，有与会者说，与以前的制度相比，托运人被认为承担了较重的举证责任，特别是在证明适航能力方面，而且，依据第 36 条草案，托运人无法限制自己的赔偿责任。还有令与会者表示关切的是，折衷办法将核准第 62 条草案第 1 款现有的案文，而不删去“对于违反本公约对其规定的义务”一语并重新添加“对于货物的灭失或损害”一语，而且该案文被认为将会扩大承运人限制赔偿责任的能力。有与会者提出了一个值得注意的例子，即关于托运人和承运人相互提供信息的义务的第 29 条草案，并指出，如未履行这一义务，托运人可能承担无限赔偿责任，而承运人仅承担有限赔偿责任。此外，还有与会者对删去第 62(2)条草案表示关切，因为据认为证明损害发生的地点对托运人来说是一个不公平的举证责任，而且只有就每公斤货物商定了一个高得多的限额，才能删去这一条款。

201. 其他代表团对这一建议表示不满意，但表示愿意进一步加以审议。

202. 虽然这一建议没有满足所有代表团的期望，但工作组总体上对其表示广泛的支持。有与会者关切地认为修订后的限额在案文中应放在方括号内，因为对于修订后的限额也有强烈的反对意见，针对这一关切，会议决定，对于在案文中不加方括号保留修订后的限额，有足够的与会者支持。据指出，根据工作组的惯例，只有在条文的措词没有获得明确支持的情况下才将其保留在方括号内。

203. 在须将上文第 197 段所列建议落实到案文中的前提下，工作组核准了第 62 条草案第 1 款的实质内容并将其交给起草小组处理。

第 27 条草案. 海上运输之前或者之后的运输（续）

204. 在决定删除第 62 条草案第 2 款之后，工作组商定删除第 27 条草案第 2 款。另外，工作组还商定删除第 27 条草案第 3 款。

第 63 条草案. 迟延造成损失的赔偿责任限额

205. 鉴于第 63 条草案构成工作组第二十届会议期间就所审议的有关赔偿责任限额的整套折衷办法达成临时一致意见的一部分，工作组商定对这一条款的审议推迟到就该整套折衷办法达成一致意见时再进行（见上文第 183 至 188 段）。

206. 有与会者建议将第 63 条草案方括号中的“两倍半”几个字改为“三倍”，以便使条文规定与《国际铁路货物运输合同统一规则》—《国际铁路运输公约》的类似规定更加一致，但这项建议未获得支持。

207. 在删除方括号和保留其中案文的前提下，工作组核准了第 63 条草案的实质内容并将其交给起草小组处理。

第 64 条草案. 赔偿责任限制权的丧失

208. 工作组核准了第 64 条草案的实质内容并将其交给起草小组处理。

第 13 章 – 诉讼时效

第 65 条草案. 诉讼时效期间

209. 有与会者表示担心的是，通过规定对违反义务提起诉讼的时效为两年，而同时未要求根据第 24 条草案向承运人提交灭失或损坏通知，工作组可能会无意之中使公约草案案文产生一个问题。据指出，这种做法会对承运人不利，因为该做法允许不提交这种通知的可能性，承运人在两年内任何时候被提出索赔都可能感到意外，并且它可能没有保留必要的证据，即使谨慎的货主在发现货物灭失或损坏后通常会立即通知承运人。有与会者指出，工作组在上届会议已审议了第 24 条草案的操作问题（见最近的 A/CN.9/621 号文件第 110-114 段），并指出决定不规定提交第 24 条草案所述通知并不意味着具有特定法律效力，而通过鼓励提出灭失或损坏索赔的货主尽早提交灭失或损坏通知，实际上具有正面效应。工作组对所起草的案文表示支持。

210. 工作组核准了第 65 条草案的实质内容并将其交给起草小组处理。

第 66 条草案. 诉讼时效的延长

211. 工作组核准了第 66 条草案的实质内并将其交给起草小组处理。

第 67 条草案. 追偿诉讼

212. 工作组核准了第 67 条草案的实质内容并将其交给起草小组处理。

第 68 条草案. 对被指明为承运人的人的诉讼

213. 工作组核准了第 68 条草案的实质内容并将其交给起草小组处理。

第 14 章 – 管辖权

第 69 条草案. 对承运人的诉讼

214. 工作组核准了第 69 条草案的实质内容并将其交给起草小组处理。

第 1 条草案第 28 和 29 款

215. 关于第 69 条草案中使用的“住所”和“管辖法院”这两个术语，工作组核准了第 1 条草案第 28 和 29 款分别规定的定义的实质内容并将其交给起草小组处理。

第 70 条草案. 法院选择协议

216. 有与会者建议，为了提高确定性，应当删去第 70(2)(d)条草案开头的语句“受案法院的法律”，改为较为清楚的语句“批量合同中指定的法院的法律”，还有一种办法是将(d)项全部删去。但有与会者说，对于使批量合同的第三方受法院选择协议约束的问题，工作组内曾进行过大量讨论，不应当对目前案文所体现的共识再作审议。

217. 有与会者说，工作组既已决定修改“运输单证”的定义（见上文第 113 至 114 段），便应当随之修改第 2(b)款草案的案文，删去“可作为索赔所涉货物的运输合同证明的”一语。有与会者赞成这一建议。

218. 在删去上述语句的前提下，工作组核准了第 70 条草案的实质内容并将其交给起草小组处理。

第 71 条草案. 对海运履约方的诉讼

219. 工作组核准了第 71 条草案的实质内容并将其交给起草小组处理。

第 72 条草案. 不另增管辖权地

220. 工作组核准了第 72 条草案的实质内容并将其交给起草小组处理。

第 73 条草案. 扣留以及临时措施或者保全措施

221. 工作组核准了第 73 条草案的实质内容并将其交给起草小组处理。

第 74 条草案. 诉讼合并和移转

222. 工作组核准了第 74 条草案的实质内容并将其交给起草小组处理。

第 75 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

223. 工作组核准了第 75 条草案的实质内容并将其交给起草小组处理。

第 76 条草案. 承认和执行

224. 工作组核准了第 76 条草案的实质内容并将其交给起草小组处理。

第 77 条草案. 第 14 章的适用

225. 工作组核准了第 77 条草案的实质内容并将其交给起草小组处理。

第 15 章 – 仲裁

第 78 条草案. 仲裁协议

226. 有与会者说，工作组既已决定修改“运输单证”的定义（见上文第 113 至 114 段），可能须随之以类似于针对第 70(2)(b)条草案所商定的方式修改第 4(b)款的案文。有与会者赞同这一建议，但告诫说起草小组应当谨慎考虑这种改动是否可取，因为第 4(b)款无论如何都必须确保提及索赔所涉货物的运输单证或电子运输记录。

227. 在进行上述可能的改动的前提下，工作组核准了第 78 条草案的实质内容并将其交给起草小组处理。

第 79 条草案. 非班轮运输中的仲裁协议

228. 有与会者说，工作组在上一届会议上商定就第 79(2)条草案的操作问题寻求进行进一步磋商（见脚注 199 和 A/CN.9/642 第 213 和 214 段）。工作组获悉，已经进行了磋商，认为就行业惯例来说，第(2)(a)款并不合理，应当删去。有与会者赞成这一建议。

229. 还有与会者问第 2(b)㈠条草案是否应当提及第 6 条草案而非第 7 条，工作组商定，起草小组将考虑这一问题。

230. 在删去第 2(a)款并对第 2(b)㈠款作可能的修改的前提下，工作组核准了第 79 条草案的实质内容并将其交给起草小组处理。

第 80 条草案. 争议产生后的仲裁约定

231. 工作组核准了第 80 条草案的实质内容并将其交给起草小组处理。

第 81 条草案. 第 15 章的适用

232. 工作组核准了第 81 条草案的实质内容并将其交给起草小组处理。

第 16 章 – 合同条款的有效性

第 82 条草案. 一般规定

233. 有与会者表示关切说，第 82 条草案第 2 款对托运人和发货人的强制性效力据认为并不令人满意。特别是，该条款禁止托运人就其赔偿责任约定一个适当的限额，有与会者认为公约草案应当允许进行此种约定。

234. 在须按照其之前的决定（见上文第 21 至 24 段）删去第 2 款草案中提及“发货人”的内容的前提下，工作组核准了第 82 条草案的实质内容并将其交给起草小组处理。

第 83 条草案. 关于批量合同的特别规则

早期审议情况概要

235. 会上提醒工作组注意以往对此问题的审议情况和公约草案处理合同自由问题的沿革。据指出，工作组对关于批量合同的特殊规则及允许其偏离公约草案的限度所进行的审议已历时几年。根据以往海运文书的做法，最初的设想是，公约草案将成为一套主要由对各方当事人的强制性规则所组成的法律。因此，公约草案初稿的相关部分规定，“任何偏离本文书规定的合同条款，凡其旨在直接地或间接地排除、[或]限制[或增加]承运人、履约一方、托运人、控制方或收货人对违反其任何义务而应承担的责任或产生这样效果的，均属无效。”（A/CN.9/WG.III/ WP.21，第 17.1 条）。

236. 但在工作组第十二届会议（2003 年 10 月 6 日至 17 日，维也纳）上有与会者建议应当允许所谓“远洋班轮运输业务协定”各方当事人更加灵活地分配其权利、义务和赔偿责任，并且应当允许各方当事人在某些情况下享有偏离公约草案条文的自由（A/CN.9/WG.III/WP.34，第 18-29 段）。曾有这样的提案，建议凡属以下情况基本上允许这类自由：一个或多个托运人与一个或多个承运人订立协议，规定用班轮运输业务所使用的船舶分批运送最低限量的货物，而托运人同意为此支付议定的运价并交付最低限量的货物（A/CN.9/WG.III/WP.34，第 29 段）。该届会议普遍认为，文书草案要么根本不应涵盖某些类型的合同，要么只在非强制性的默示规则的基础上涵盖这类合同。据认为，这类合同将包括那些实际上是托运人和承运人之间广泛谈判达成的合同，而不包括与此不同的不需要（或者商业惯例不允许）为满足个别情形而作出同样程度变更的运输合同。后者一般采取附合合同的形式，在此情形中，当事方可能需要强制法的保护。但工作组一致认为有必要对合同自由范围的定义以及承认这类自由的合同类型作进一步审议（A/CN.9/544，第 78-82 段）。

237. 工作组在第十四届会议（2004 年 11 月 29 日至 12 月 10 日，维也纳）上审议了“远洋班轮运输业务协定”（A/CN.9/WG.III/WP.42）下有关合同自由的修订建议。工作组当时听取了远洋班轮运输业务协定下有关合同自由的一些关切。特别指出的一点是，远洋班轮运输业务协定的当事方不能订立摆脱文书草案某些强制性规定约束的合同。另外还指出一点，对远洋班轮运输业务协定实行一种特殊制度，将产生一些与市场竞争有关的问题。会议还对保护小托运人表示关切，小托运人在谈判中处于弱势地位，有可能因承运人利用远洋班轮运输业务协定进行潜在的滥用而受害。但也指出一点，在目前的贸易做法中，小托运人往往倾向于使用费率协定，费率协定虽然不是运输合同，但可以在不指明数量的情况下保证最高的费率，费率协定的吸引力加上市场力量，可以将承运人在拟议的远洋班轮运输业务协定制度下滥用权力的任何潜在风险降至最低程度。会上普遍支持将有关远洋班轮运输业务协定的规定纳入文书草案，但须

考虑到这些关切和其他方面的关切（A/CN.9/572，第 99-101 段）。工作组在结束该阶段的审议时决定，工作组不反对将一条关于远洋班轮运输业务协定的规定纳入文书草案，但需澄清与文书草案一般适用于批量合同的范围有关的问题。工作组还决定，应当特别注意远洋班轮运输业务协定的定义问题和保护小托运人和第三方的权益问题，并应进一步审议，如果公约草案中的任何规定应当在远洋班轮运输业务协定中强制适用的话，这些规定应当是哪些规定。最后，工作组请远洋班轮运输业务协定提案的原始提议人与其他感兴趣的代表团共同完善远洋班轮运输业务协定的定义（A/CN.9/572，第 104 段）。

238. 工作组在第十五届会议（2005 年 4 月 18 日至 28 日，纽约）上回过来继续审议“远洋班轮运输业务协定”下的合同自由问题。当时向工作组介绍了依照其第十四届会议的请求进行协商的结果。接着还指出，鉴于“远洋班轮运输业务协定”系某种类型的批量合同，可对 A/CN.9/WG.III/WP.44 中的规定及第 88 和 89 条草案作出调整，以便将远洋班轮运输业务协定归入在文书草案适用范围方面目前对批量合同采取的做法。工作组赞同该建议（A/CN.9/576，第 12 段和第 14-16 段）。工作组接着审议了如何消除其上一届会议就可对公约草案的规定加以减损的条件所表示的关切问题。尽管有一种观点认为，在任何条件下都不应当允许减损公约草案的条文，但有与会者支持在某些情况下允许减损。工作组普遍接受在满足下列四个条件的情况下批量合同或该合同下的个别货运可偏离文书草案：(a)合同应以书面或电子方式[相互谈判和]约定；(b)合同应规定承运人有义务实施所指定的运输服务；(c)批量合同中有关增减职责、权利、义务和赔偿责任的规定应在合同中载明，不得以提及方式由另一个单证纳入；(d)合同不应是[承运人的公开运价表和服务表、]提单、运输单证、电子记录或货物收据或类似的单证，但合同可以用提及方式将此类单证作为合同的内容予以纳入（A/CN.9/576，第 17-19 段）。工作组接着审议了在公约草案中是否有一些强制性规定绝不允许减损的问题，如果有的话，究竟是哪些规定。关于这一点，工作组决定，适航义务应当是文书草案中不允许加以减损的一项强制性规定（A/CN.9/576，第 17-19 段）。

239. 工作组第十七届会议（2006 年 4 月 3 日至 13 日，纽约）以公约草案修订稿（A/CN.9/WG.III/WP.56）和经非正式协商提出的修订建议（A/CN.9/WG.III/WP.61）为基础，再次审议了批量合同问题。在该届会议上，有与会者对可能滥用批量合同以减损公约草案条款的问题，特别是在批量合同涉及大宗贸易情况下的此种滥用问题再次表示关切。有与会者关切地指出，规定如此广泛的合同自由以致可以减损强制性的公约，似有前后矛盾之嫌。有意见认为，较为可取的办法是改为列出可作减损的具体条款清单。另一种意见认为，在将第 95 条草案第 1 和 5 款以及第 1 条草案中批量合同的定义合并以后，此前对合同当事人是否得到充分保护的问题所持的关切已经消除。还有与会者关切地指出，一般应当有一定的合同自由，而且此类批量合同也不一定会遭到反对，不过第(1)(b)款草案为这类合同的当事人提供的保护可能不够充分（A/CN.9/594，第 155 段）。但总的来说，工作组基本上大力支持公约草案中的批量合同制度，也支持 A/CN.9/WG.III/WP.61 号文件第 49 段所载改写后的第 95(1)条草案案文。有与会者认为，批量合同框架在以下两个方面取得了适当的平衡，也就是说，既允许在商业上具有必要的灵活性从而可在某些情况下对公约草案加以减损，同时

又为合同的各方当事人提供了足够的保护（A/CN.9/594，第 156 段）。工作组接着审议了是否适宜在公约草案的批量合同制度中添加一则条款，列出不得由任何约定加以减损的绝对强制性条款，如 A/CN.9/WG.III/WP.61 号文件第 49 段中第 95(4)条草案所列的清单。有与会者对在公约草案中添加此类条款表示关切，因为据认为，以后解释公约草案时可能会借此重新引入高于一切的义务这一概念，而这是在草拟条款的过程中一直谨慎避免的。不过，许多与会者十分支持添加一个条款，其中载列绝对不可按照公约草案中的批量合同制度加以减损的强制性条款。据认为，添加第 95(4)条草案这类条款是总体折衷意见的一个重要部分，目的是在批量合同框架下向合同各方当事人提供充分的保护（A/CN.9/594，第 160 段）。关于此类清单应当包含哪些条款的问题，会议一致认为，A/CN.9/WG.III/WP.61 号文件中的第 95(4)条草案中所提及的所有条款均应在案文中予以保留（A/CN.9/594，第 161 段）。

240. 工作组上一次是在其第十九届会议（2007 年 4 月 16 日至 27 日，纽约）上讨论了有关批量合同的问题，工作组当时审议了对述及批量合同的条文加以修订的建议，其中基本包括三项要点（见 A/CN.9/WG.III/WP.88 和 A/CN.9/612）。首先，建议对 A/CN.9/WG.III/WP.81 所载第 1 条第 2 款草案中批量合同的定义加以修订，以便对最低期限和最低货运量作出规定，或至少要求这类货运量必须为“重大数量”。其次，建议载于 A/CN.9/WG.III/WP.81 的第 89 条第 1 款草案所述批量合同有效性的实质性条件（即，批量合同应当是“个别谈判订立的”）及减损有效性的正式条件（减损应加以“明确”指明）应当规定为二者相加的条件，而不是二者择一的条件，以便明确合同双方当事人都必须明确同意减损。第三，目前所列不准减损的事由仅包括承运人使船舶保持适航状态并妥善地配备船员的义务（第 16(1)条）和赔偿责任限制权的丧失（第 64 条），建议扩展这些事由的范围，以涵盖第 17 条草案（承运人赔偿责任基础）、第 62 条草案（赔偿责任限制）、第 30 条草案（托运人对承运人赔偿责任的基础）、第五章（承运人的义务）以及第 28 至 30 条草案和第 33 条草案（托运人的义务）。

241. 当时一项建议得到了不同程度的支持，即鉴于在实务中批量合同目前的定义所涵盖的国际航运比例可能相当大，工作组即便不能接受所有这些要点，至少也应考虑对批量合同的定义进行修订，以便缩小其适用范围并对小托运人提供保护（A/CN.9/616，第 163 段）。但在工作组内占主导地位的观点认为，当时作为第 89 条草案的案文反映了为消除这些关切而可达成的最佳协商一致意见，使得当事人意思自治原则可以继续在批量合同中切实发挥具有商业意义的作用（A/CN.9/616，第 170 段）。有与会者当时指出，反对重新讨论此事的一些代表团至少对提出以上修订意见的某些关切抱有同感，并且本来就倾向于对合同自由规定更为严格的制度。尽管这些代表团认为当时的第 89 条草案并非在所有方面都尽如人意，但称其担忧的主要问题，即对第三方的保护问题，已经在该条第 5 款中得到了满意的解决。此外，第 1 条草案第 2 款中批量合同的定义所用“分批装运”一词提供了额外的保护，可避免单方面实行对公约草案的标准减损，因为偶尔或单独的运货并不构成公约草案规定的“批量合同”（A/CN.9/616，第 171 段）。

242. 工作组在对与会者的各种意见进行广泛审议之后，否决了重新审查早先达成的折衷意见的动议，而核准了 A/CN.9/WG.III/WP.81 所载此前于 2006 年 4 月已获接受的第 89 条草案的案文（见 A/CN.9/616，第 171 段）。

本届会议的审议情况

243. 工作组从其以前的审议中注意到，工作组以往每次讨论该问题都始终重申工作组同意允许批量合同的各方当事人在某些条件下减损公约草案。但有些代表团为了争取在解决合同自由问题上求得更为广泛的协商一致，对第 83 条草案提出了以下修订案文：

“第 83 条. 关于批量合同的特别规则

“1. 虽有第 82 条的规定，在承运人和托运人之间，本公约所适用的批量合同可以规定增加或减少本公约中列明的权利、义务和赔偿责任。

“2. 只有在以下条件下根据第 1 款所作的减损才具有约束力：

“(a) 批量合同中载有减损本公约的明确说明；

“(b) 批量合同是㈠个别谈判订立的，或㈡明确指明批量合同中载有减损内容的章节；

“(c) 向托运人提供在不附带本条规定的任何减损的情况下使用与本公约相符的条款和条件订立运输合同的机会并在通知中注明这一机会；及

“(d) 该减损不得㈠以提及方式从另一单证并入或㈡被列入不允许加以谈判的附合合同。

“3. 承运人的公开运价表和服务表、运输单证、电子运输记录或类似单证不是本条第 1 款所规定的批量合同，但批量合同可通过提及方式并入此类单证的内容后将其作为合同条款。

“4. 本条第 1 款不适用于第 15 条第(1)款(a)项和(b)项、第 30 条和第 33 条中规定的权利和义务或者因违反上述规定而产生的赔偿责任，也不适用于因第 64 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 1 款和第 2 款要求的，批量合同中减损本公约的条款在承运人与托运人以外的其他任何人之间适用，条件是：

“(a) 该人所收到的信息明确声明该批量合同减损本公约，并且明确同意受减损内容的约束；并且

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

“6. 一方当事人主张从减损本公约中获得利益的，负有证明减损本公约的各项条件已经得到满足的举证责任。”

244. 有与会者说，上述建议增加了明确保护托运人的规定，用意是使修订案文解决工作组以往届会期间一些与会者所表达的关切（例如，见 A/CN.9/642，第 279-280 段；A/CN.9/621，第 161-172 段）。鉴于在力图澄清 A/CN.9/WG.III/WP.101 号文件第 83 条草案所表达的概念时所权衡的许多相竞利益，有意见认为，在审议工作到了如此的后期阶段，工作组极不可能就另一种解决办法达成同样令人满意的共识，大多数与会者赞同这一意见。有与会者强烈要求工作组不要朝这个方向努力，不要回到以前未能得到广泛支持的建议上去，因为这样做的结果可能是，对托运人扩大保护的改进案文无法得到充分的支持。对该建议的内容作了以下解释：

- 已将第 1 款分为两款，第 83 条草案原案文的前导段成为建议的第 1 款；
- 建议的第 2 款罗列了减损公约草案的累加前提条件；
- 第 2(c)款是新添案文，规定托运人有机会不作任何减损，按照符合公约草案规定的条款订立运输合同，并要求告知托运人其有此种机会；
- 第 2(d)款禁止利用附合合同规定此类减损；
- 保留第 1 条草案第 2 款中“批量合同”的定义，不作改动。

245. 大多数与会者赞成这一建议，认为其中对前案文作了若干澄清，这对于在批量合同谈判时达成托运人权利和承运人权利之间的适当均衡是至关重要的。此外，有与会者说，修订案文中的澄清和改进大大有助于对这一规定的理解，对于向托运人提供全面保护使其免遭可能因批量合同规定造成的损害也起到了很大的促进作用。特别是，以前在若干场合经常对批量合同为托运人提供充分保护的问题表示关切的一些代表团对该条草案的改进建议表示完全满意。另有一些赞成该拟议案文的与会者强调，为了保证现代运输公约的成功，同时确保利益可能受到损害的任何一方当事人得到充分的保护，必须找到一种充分而灵活的办法来表达当事人意思自治。

246. 但是，一些代表团表示失望。它们赞同为进一步保护托运人而作的努力（这一努力产生了改进第 83 条草案的建议），但认为有必要作出进一步努力，以确保充分保护这些当事人。有与会者提到，过去由于市场力量不均衡，逐渐推行了强制性的法律，这种法律最终成为规范海上货物运输的所有早期公约的准则。有与会者提出，即使按照改进后的案文，强势的当事人也有可能将其意志强加给弱势的利益方，如小托运人。有与会者提出，批量合同可能产生的较低运费会因向托运人收取的较高保险费、不利的管辖条款和可能缺乏市场选择而抵销。为了解决与会者认识到的这一由来已久的不平衡问题，提出了以下建议，并得到了一些与会者的支持：

- 在第 1(2)条草案中对批量合同规定一个更为精确的定义，要求规定最低装运批次，如 5 批，或集装箱的最低数量，如 500 个；
- 将修订案文第 2(b)款第㈠和第㈡项之间的“或者”改为“并且”，将其中的条件串加起来；

- 修改第 2 款的前导段，将“减损”改为“批量合同”，以便确定，如果不满足减损公约草案的条件，整个批量合同便不具有约束力；

- 应当删去第 2(b)㈠款中的“单独”一词。

247. 一些代表团认为改进后的案文不能充分保护托运人，一些与会者表示同感，并且提出，在“批量合同”定义中添加具体数量是危险的，因为这可能造成不确定性。例如，如果实际上装运的集装箱数量少于批量合同所述的数量，该批量合同是否会被追溯为无效？此外，有与会者指出，不满意所提出的批量合同条款的托运人始终有权按照标准条款订立运输协议。而且，有与会者指出，如果不能实际满足条件，第 2 款中的减损便不具有约束力，这一事实意味着，整个合同将服从公约草案的规定，因为对公约草案的任何减损都不具有约束力。还有与会者指出，关于管辖权的一章仅能约束声明该章具有约束力的缔约国，因此不利的法院选择协议应该不是特别的问题。

248. 一些代表团认为，对于解决它们对批量合同可能对小托运人造成的影响所持的关切，所建议的对第 83 条草案的改进是一个良好但稍有不足的起点。但工作组普遍认为，所提出的第 83 条改进案文相对于原案文来说是一个进步，应当予以通过。此外，工作组中有人强调，事实上工作组在前几届会议上已经核准了在公约草案中规定批量合同这一政策（最近一次见 A/CN.9/621，第 161-172 段），不应因为对此达成的共识不够而重新讨论这一决定。

249. 工作组就改进第 83 段草案案文的建议进行了长时间讨论后，核准了上文第 243 段所载的第 83 条草案案文的实质内容，并将其交给起草小组处理。

“批量合同”的定义 – 第 1 条草案第 2 款

250. 支持第 83 条草案案文改进稿的与会者坚持认为，这一折衷的关键要素是不改动第 1(2)条草案中的“批量合同”定义，但占相当数量的少数代表团认为应当修改这一定义。这一观点的理由是，现有的定义过于模糊，而确切了解在何种情况下适用批量合同规定是符合当事人利益的。此外，有与会者认为，批量合同运作的最低界限应当高到足以排除小托运人，尽管第 83 条草案的改进案文增加了保护规定。

251. 除了上文第 246 段所述的对 “批量合同”定义的修订建议之外，还提出了以下修订建议：

- 案文应当提及“大量货物”而非“约定总量货物”；

- 所称的约定货物总量应为 600,000 吨，所要求的最低装运批次应为 5 批。

252. 占相当数量的少数代表团认为，应当修改“批量合同”的定义，可按照上一段所建议的思路修改，但对修改现有定义未能取得足够的一致意见。有与会者强烈要求工作组对于在这一问题上可能达到的结果采取现实的态度。有与会者说，以前曾多次审议过修改这一定义的建议，特别是规定减损公约时必须达到的最低装运数量，但都没有采纳，因此没有理由期望在现阶段予以采纳。

253. 工作组核准了第 1 条草案第 2 款中“批量合同”这一术语的实质内容，并将其交给起草小组处理。

第 84 条草案. 关于活动物和某些其他货物的特别规则

254. 有与会者问(a)款是否有必要提及“海运履约方”，因为案文中提及的“第 19 条述及的人”已经包含了“履约方”。有与会者说，保留特别提及“海运履约方”的内容表示工作组有意将该条文的适用范围缩小到海运履约方，而若删去该短语，适用范围便会扩大到所有“履约方”。工作组一致认为，其意图是对所有履约方适用该条款，保留提及“海运履约方”的内容可能会造成混淆，因此应当删去。

255. 在作上述删除的前提下，工作组核准了第 84 条草案的实质内容并将其交给起草小组处理。

第 17 章 – 本公约不管辖的事项

256. 有与会者认为，“本公约不管辖的事项”一章的标题最好用肯定的方式表达，如“其他文书管辖的事项”，或者也可简单地题为“其他文书”。工作组商定，起草小组将考虑修改第 17 章的标题是否可取。

第 85 条草案. 管辖其他运输方式的货物运输的国际公约

257. 有与会者建议，第 85 条草案应当用“在不影响第 27 条的情况下”等语句提及第 27 条草案，从而明确其与第 27 条草案之间的关系。但有与会者说，工作组在第 27 条草案中采用的经修订的做法不再是公约冲突规定，而是在假设合同的基础上建立一个分段赔偿责任办法。有与会者认为，这样一来便无须参照第 27 条草案，有与会者对此表示赞同。

258. 工作组核准了第 85 条草案的实质内容并将其交给起草小组处理。

第 86 条草案. 赔偿责任总限制

259. 工作组核准了第 86 条草案的实质内容并将其交给起草小组处理。

第 87 条草案. 共同海损

260. 工作组核准了第 87 条草案的实质内容并将其交给起草小组处理。

第 88 条草案. 旅客和行李

261. 工作组核准了第 88 条草案的实质内容并将其交给起草小组处理。

第 89 条草案. 核事故造成的损害

262. 有与会者表示担忧，认为第 89 条草案(a)款不仅提及核损害民事责任的现有各项公约，而且还提及这些公约后来的修正本或未来的公约。据指出，这种“动态提及法”在一些国家是受到立法者严格禁止的，因为这使国家受到未来变更或未来文书的约束。虽然有些与会者认同这种担忧，但指出，在《汉堡规则》第 25 条第 5 款中对修订或修正的公约也采取了类似的做法，而且在实际中获得接受。据进一步指出，第 89 条草案的前导句将管辖任何潜在的问题，因为该句话将本条规定的适用局限于核设施经营人对损害负责的案件，因而要求新公约或修正的公约必须已经在相关的特定国家生效。虽然与会者提出了解决潜在问题的各种起草方法，但工作组结论认为，这些解决方法是不必要的。

263. 另据指出，第 89 条草案前导句中提到“核设施经营人”。建议起草小组考虑改用一种更为精确的措词方法，例如“承运人被认为是核设施经营人并负有赔偿责任的”。

264. 在作出这种可能的修正的前提下，工作组核准了第 89 条草案的实质内容并将其交起草小组处理。

第 18 章 – 最后条款

第 90 条草案. 保存人

265. 第 90 条草案没有引起评论。工作组核准了其实质内容并将其交给起草小组处理。

第 91 条草案. 签署、批准、接受、核准或者加入

266. 有与会者提问，不明白为什么第 91 条草案第 3 款规定公约草案在开放供签署的同时也开放供加入。据指出，通常的惯例是一项公约的签署时间过去之后才开放供加入。对此，有与会者答复称，根据联合国的惯例，最后条款必须提交法律事务厅条约科审查，该科行使秘书长的保存人职能；又称，秘书处将确保最后条款符合保存人的惯例。

267. 工作组核准了第 91 条草案的实质内容并将其交给起草小组处理。

第 92 条草案. 退出其他公约

268. 在答复一个问题时，有与会者提醒工作组，第 92 条草案的目前案文是经过广泛讨论的结果，工作组已决定在第 3 款中采用与《汉堡规则》第 31 条第 1 款同样的做法（见 A/CN.9/642，第 221-227 段）。据回顾，公约草案生效的条件规定是首先退出其他公约，以防止对国家出现任何法律真空。

269. 工作组核准了第 92 条草案的实质内容并将其交给起草小组处理。

第 93 条草案. 保留

270. 第 93 条草案没有引起评论。工作组核准了其实质内容并将其交给起草小组处理。

第 94 条草案. 声明的程序和效力

271. 有与会者对是否需要在第 94 条草案第 5 款中提及更改提出疑问。据指出，对于第 94 条草案第 5 款提及的各种声明，条文中所述的撤回更改并非同等适用，因为第 77 和 81 条草案下的声明只可以宣布或撤回，而第 95 和 96 条草案下的声明可以宣布、更改或撤回。有鉴于此，建议针对第 95 和 96 条草案下的声明，在第 94 条草案第 5 款中增加适当的相互参照。

272. 在对第 5 款作上述修正的前提下，工作组核准了第 94 条草案的实质内容并将其交给起草小组处理。

第 95 条草案. 对本国领土单位的效力

273. 第 95 条草案没有引起评论。工作组核准了其实质内容并将其交给起草小组处理。

第 96 条草案. 区域经济一体化组织的参与

274. 第 96 条草案没有引起评论。工作组核准了其实质内容并将其交给起草小组处理。

第 97 条草案. 生效

一般性评论

275. 有与会者提醒工作组其上届会议对第 97 条草案进行的广泛讨论（见 A/CN.9/642，第 264-271 段）。有与会者说，第 97 条草案第 1 和第 2 款中有两组备选案文，放在方括号中：一是从批准书交存的最后一天到公约生效的期限，二是公约生效所需的批准书、接受书、核可书或者加入书的数目。

所需批准书的数目

276. 会上再次提起了工作组上届会议讨论的两种意见，一种意见赞成大量批准书，如 30 份，另一种意见赞成少量批准书，如接近 3 份或 5 份（见 A/CN.9/642，第 265-269 段）。大体上说，赞成大量批准书的理由主要是为了避免管辖海上货物运输的各种国际制度进一步分化，而赞成少量批准书的理由主要是为了使公约草案很快在希望迅速实行新制度的国家中生效。持不同立场的双方都为达成共

识提出了建议：一种建议是要求有 20 份批准书方能生效，另一种意见是要求有 10 份批准书。前一种建议得到了广泛支持。

生效时间

277. 与会者基本上一致赞同保留一年期作为批准书交存最后一日至公约草案生效之间的期限。

工作组达成的结论

278. 在须对第 1 和第 2 款进行如下调整的前提下，工作组核准了第 97 条草案的实质内容，并将其交给起草小组处理：

- 应当去掉“一年”两边的方括号并保留案文；
- 应当删去“六个月”一词及两边的方括号；
- 应当去掉“二十”两边的方括号并保留该词；
- 应当删去“五”字及两边的方括号。

第 98 条草案. 修订和修正

279. 有与会者问，对于第 98 条草案，是否应当规定一个自动期限，大意是在公约草案生效 5 年后将考虑对其进行修订或修正。对此，有与会者指出，第 98 条草案完全沿用了《汉堡规则》第 32 条所采用的办法，无须作此类要求。

280. 工作组核准了第 98 条草案的实质内容，并将其交给起草小组处理。

第 99 条草案. 对赔偿责任限额的修正

281. 工作组对第 99 条草案实质内容的审议推迟到就有关赔偿责任限额的整套折衷办法达成一致意见（见上文第 183 至 188 和 196 至 203 段）之后。根据工作组就一揽子折衷办法达成的一致意见，工作组商定删除第 99 条草案。

第 100 条草案. 退出本公约

282. 第 100 条草案没有引起评论。工作组核准了该条的实质内容，并将其交给起草小组处理。

公约草案的标题

283. 有与会者提醒工作组，公约草案的标题仍然有两组方括号，应当作出明确的决定。

284. 在随后的讨论中，与会者广泛支持去掉“海上”一词两边的方括号，以使公约草案区别于公路运输或铁路运输。

删去“全程或部分”字样的建议

285. 有与会者建议删去公约草案标题中的“全程或部分”字样，因为公约草案并不是真正的多式联运公约，而是以海运为主的公约。有与会者指出，“全程或部分”的措词似乎有些别扭，涵盖不同运输方式的其他公约都未使用这类措词。还有与会者说，标题包含“全程或部分”字样显得很累赘，为实用起见，标题要尽量短小精悍。有与会者表示赞同这一建议。

去掉“全程或部分”字样两边的方括号的建议

286. 还有与会者建议保留“全程或部分”字样，并去掉两边的方括号，因为公约草案是海运加其他运输方式的公约，并涵盖门到门运输，这样一来标题便可更好地反映公约草案的内容。有与会者指出，已经对公约草案的适用范围作了广泛的讨论，并决定公约草案为海运加其他运输方式的公约。有与会者进一步强调，必须显明单式运输公约和海运加其他运输方式公约之间的不同，以便使本公约草案同其他国际文书区别开来。有与会者补充说，不应过分关注标题的长度，因为通常提及国际公约时仅提及公约正式通过时所在城市的名称。与会者普遍赞成去掉“全程或部分”字样两边的方括号这一建议。

添加“国际”一词的建议

287. 有与会者建议在“货物运输”一词前添加“国际”一词，以反映运输的国际性质。工作组采纳了这一建议。

添加“合同”一词的建议

288. 还有与会者建议在“运输”一词之后添加“合同”一词，以强调草案的基本要素，即其重点在于运输合同，而其他公约则不同，例如《国际铁路货物运输合同统一规则—国际铁路运输公约》侧重于统一的技术性方面，《汉堡规则》仅管辖签发提单的运输。有与会者进一步指出，在标题中添加“合同”可突出表明公约草案涉及的是国际私法而非国际公法。此外还有与会者说，在标题中添加“合同”一词将反映国际运输公约方面的最新做法。

工作组就公约草案标题达成的结论：

289. 在须添加“国际”和“合同”并去掉“全程或部分”和“海上”字样两边的方括号的前提下，工作组核准了公约草案的标题，并将其提交给起草小组。

三. 其他事项

未来工作的规划

290. 工作组注意到其工作已经完结，本报告附件中所载的公约草案将分发给各国政府发表意见，并将提交贸易法委员会定于 2008 年 6 月 16 日至 7 月 3 日在纽约举行的第四十一届会议在可能的情况下加以批准。

附件

全程或者部分海上国际货物运输合同公约草案

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 款中的程序，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 53 条有权行使控制权的人。

14. “运输单证”是指承运人或者履约方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”是指承运人或者履约方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，或者在承运人或者履约方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. “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。

28. “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。

29. “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，应当考虑本公约的国际性、促进公约适用的统一和在国际贸易中遵守诚信的需要。

第 3 条. 形式要求

第 20 条第 2 款、第 24 条第 1 款至第 3 款、第 38 条第 1 款(b)项、(c)项和(d)项、第 42 条第 4 款(b)项、第 46 条、第 50 条第 3 款、第 53 条第 1 款(b)项、第 61 条第 1 款、第 65 条、第 68 条以及第 82 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的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. 可转让电子运输记录的使用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 49 条(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. 超出运输合同范围的运输

托运人提出要求的，承运人可以同意签发包含运输合同未涵盖的特定运输的单一运输单证或者电子运输记录，且不因此承担运输该货物的义务。在这种情况下，承运人对该货物的责任期间仅为运输合同期间。

第 14 条. 具体义务

1. 在第 12 条规定的责任期间内，除第 27 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 15 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) 使货舱和船舶所有其他载货处所，包括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 16 条. 可能形成危险的货物

虽有第 11 条和第 14 条规定，如果货物已对或者适度显现有可能在承运人责任期间内对人身、财产或者环境形成实际危险，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 17 条. 海上航程期间牺牲货物

虽有第 11 条、第 14 条和第 15 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 18 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 19 条述及的任何人的过失，承运人免除其根据本条第 1 款所负的全部或部分赔偿责任。

3. 除证明不存在本条第 2 款规定的过失之外，承运人通过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，也可以免除其根据本条第 1 款规定所负的全部或部分赔偿责任：

(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 19 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) 船上发生的火灾；

(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 34 条或者第 35 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 14 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 16 条和第 17 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 19 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 19 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)货舱或者船舶的其他载货处所（包括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 15 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 19 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 20 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 21 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 63 条规定的情况下，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 22 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 23 条. 赔偿额的计算

1. 除第 61 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 45 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 24 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事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 18 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，否则承运人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 25 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 63 条规定的情形除外。

第 26 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公路、铁路货运车辆内，而舱面专门适于载运此类集装箱或者公路、铁路货运车辆；或者

(c) 舱面运输符合运输合同或者相关行业的习惯、惯例和做法。

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 18 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，承运人无权享有赔偿责任限制的利益。

第 27 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 28 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 14 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. 集装箱或者公路、铁路货运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公路、铁路货运车辆内的货物，使之不会对人身或者财产造成损害。

第 29 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 30 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 31 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 35 条述及的任何人的过失的，托运人免除其全部或者部分赔偿责任，但托运人违反第 32 条第 2 款和第 33 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 35 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 32 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 38 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 33 条. 危险货物的特别规则

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

(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 34 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 57 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 35 条. 托运人为其他人负赔偿责任

托运人委托包括受雇人、代理人和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 36 条. 托运人赔偿责任的中止

运输合同的条款，规定托运人或者单证托运人的赔偿责任将在特定事件发生之时或者在特定时间之后全部或者部分中止的，对下述情形无效：

(a) 本章对托运人或者单证托运人规定的任何赔偿责任；或者

(b) 根据运输合同应付给承运人的任何款项，但承运人已就该款项的偿付获得适当担保的情形除外。

第 8 章. 运输单证和电子运输记录

第 37 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、做法或者惯例，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、做法或者惯例。

第 38 条. 合同事项

1. 第 37 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 37 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、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. 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对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 39 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 38 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，承运人是未在合同事项中载明的其他人，或者是未根据本条第 2 款载明的其他人。

第 40 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 41 条. 合同事项不完备

1. 合同事项中缺少第 38 条第 1 款或者第 2 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 42 条. 对合同事项中货物相关信息作出保留

1. 在下述条件下，承运人应当对第 38 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 38 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 38 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 38 条第 1 款(a)项、(b)项或者(c)项，条件是：

(i) 集装箱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货物的情况；和

(b) 第 38 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重量。

第 43 条. 合同事项的证据效力

除合同事项已按照第 42 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) 在下述情况下，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 38 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 38 条第 2 款中述及的合同事项。

第 44 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 45 条. 接受交货的义务

当货物到达目的地时，行使其在运输合同下权利的收货人，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、做法或者惯例以及运输情形，能够合理预期的交货时间和地点接受交货。

第 46 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 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

未签发可转让运输单证或者可转让电子运输记录的：

(a) 承运人应当在第 45 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。

(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) 承运人不知道收货人的名称或者地址，或者收货人接到了到货通知而未在货物到达目的地后向承运人主张提取货物的，承运人应当通知控制方，控制方应当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，承运人应当通知托运人，托运人应当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，承运人应当通知单证托运人，单证托运人应当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，解除其在运输合同下交付货物的义务。

第 48 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 45 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) 收货人接到了到货通知而未在货物到达目的地后向承运人主张提取货物，或者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付的，承运人应当通知托运人，托运人应当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，单证托运人应当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，解除其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 49 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

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，并且，该持有人为第 1 条第 11 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) 本条(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。可转让电子运输记录已被使用的，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。

(d) 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的，承运人应当通知控制方，控制方应当就

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，承运人应当通知托运人，托运人应当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，承运人应当通知单证托运人，单证托运人应当就货物的交付发出指示。

(e) 承运人根据本条(d)项按照控制方、托运人或者单证托运人的指示交付货物的，解除其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。

(f) 承运人根据本条(h)项对持有人负赔偿责任的，根据本条(d)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。

(g) 一人在承运人已根据本条(e)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持有人的，仍根据此项交货前的合同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。

(h) 虽有本条(e)项和(g)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，推定该持有人在其成为持有人时已知道或者理应能够知道货物的交付。

第 50 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 45 条述及的时间和地点接受交货；

(b) 控制方、托运人或者单证托运人无法被找到，或者未根据第 47 条、第 48 条和第 49 条向承运人发出适当指示；

(c) 根据第 46 条、第 47 条、第 48 条和第 49 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或者条例，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的地方；

(b) 货物载于集装箱内的，打开包装，或者就货物采取其他行动，包括转移货物或者将其销毁；

(c) 按照惯例，或者根据货物当时所在地的法律或者条例，将货物出售。

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 51 条. 货物留置

本公约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 52 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 53 条. 控制方的识别和控制权的转让

1. 未签发可转让运输单证或者可转让电子运输记录的：

(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 59 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；

(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 11 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；

(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 54 条. 承运人执行指示

1. 除本条第 2 款和第 3 款另有规定外，在下述条件下，承运人应当执行第 52 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勤勉执行本条规定的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，执行本条规定的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 18 条至第 24 条确定，承运人应付的赔偿额应当根据第 61 条至第 63 条确定。

第 55 条. 视为交货

货物按照第 54 条第 1 款规定的指示交付，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 56 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 52 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 52 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 40 条签名。

第 57 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。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。

第 58 条. 协议变更

运输合同当事人可以协议变更第 52 条第 1 款(b)项和(c)项、第 52 条第 2 款和第 54 条的效力。当事人还可以限制或者排除第 53 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 59 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) (i)是不记名单证或者空白背书单证的，无须背书；或者(ii)是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 60 条. 持有人的赔偿责任

1. 在不影响第 57 条规定的情况下，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 款以及第 45 条而言，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 59 条转让其权利。

第 12 章. 赔偿责任限额

第 61 条. 赔偿责任限额

1. 除第 62 条以及第 63 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，或者载于公路、铁路货运车辆内运输的，合同事项中载列的载于此种装运器具或者车辆内

的货物件数或者其他货运单位数，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 62 条. 迟延造成损失的赔偿责任限额

除第 63 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 23 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 61 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 61 条第 1 款确定的限额。

第 63 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 19 条述及的任何人，无权根据第 61 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 19 条述及的任何人，无权根据第 62 条的规定享有限制赔偿责任的利益。

第 13 章. 时效

第 64 条. 时效期间

1. 两年时效期间届满后，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 款规定的时效期间届满，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 65 条. 时效的延长

第 64 条中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内的任何时间，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 66 条. 追偿诉讼

被认定负有责任的人，可以在第 64 条规定的时效期间届满后提起追偿诉讼，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) 自提起追偿诉讼的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 67 条. 对载明为承运人的人的诉讼

对光船承租人或者对根据第 39 条第 2 款载明为承运人的人的诉讼，可以在第 64 条规定的时效期间届满后提起，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) 自载明承运人身份之日起，或者自船舶登记所有人或者光船承租人根据第 39 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 68 条. 对承运人的诉讼

除非运输合同载有一项符合第 69 条或者第 74 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个管辖法院：

(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 69 条. 法院选择协议

1. 根据第 68 条(b)项选择的法院，只有经合同当事人协议约定，且授予管辖权的协议满足下列各项条件的，方能对合同当事人之间的争议具有排他性管辖权：

(a) 载于批量合同中，该合同清楚载明各方当事人的名称和地址，且 (i) 是单独协商订立的；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) 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 68 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中；

(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 70 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 71 条. 不另增管辖权地

除第 73 条和第 74 条另有规定外，不得在不是根据第 68 条或者第 70 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 72 条. 扣留以及临时措施或者保全措施

本公约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 73 条. 诉讼合并和移转

1. 除非根据第 69 条或者第 74 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 68 条和第 70 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 70 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 69 条或者第 74 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 68 条或者第 70 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 68 条或者第 70 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 74 条. 争议产生后达成的协议和被告已应诉时的管辖权

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 75 条. 承认和执行

1. 根据本公约拥有管辖权的一法院作出的裁决，应当在另一缔约国内根据该缔约国的法律得到承认和执行，但两国须已根据第 76 条作出声明。

2. 一法院可以在下列情况下拒绝给予承认和执行：

(a) 以其法律所提供的拒绝承认和执行的理由作为根据；或者

(b) 如果作出裁决的法院适用了被请求承认和执行该裁决的国家关于排他性法院选择协议的规则，根据第 73 条第 2 款的规定，作出该裁决的诉讼必须撤回。

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 76 条. 第 14 章的适用

本章规定只能对根据第 93 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 77 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) 该协议指定的仲裁地位于本条第 2 款(a)项中述及的地点之一；

(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 78 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，除非此种仲裁协议：

(a) 以提及方式纳入了由于适用第 6 条而被排除在本公约适用范围之外的租船合同或者其他合同中的仲裁协议的规定；

(b) 具体指出了仲裁条款；并且

(c) 载明了该租船合同或者其他合同的各方当事人和日期。

第 79 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，争议各方当事人仍然可以协议约定在任何地点以仲裁方式解决争议。

第 80 条. 第 15 章的适用

本章规定只能对根据第 93 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 81 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；

(c) 将货物的保险利益转让给承运人或者第 19 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；

(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 82 条. 批量合同的特别规则

1. 虽有第 81 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(i)不是以提及方式从另一文件并入，或者(ii)不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 款不适用于第 15 条(a)项和(b)项、第 30 条和第 33 条中规定的权利和义务或者因违反上述规定而产生的赔偿责任，也不适用于因第 63 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 83 条. 活动物和某些其他货物的特别规则

虽有第 81 条的规定，在不影响第 82 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 19 条述及的人明知可能产生此种灭失、损坏或者迟延损失而轻率地作为或者不作为所导致的，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，且此种货物的运输尚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 84 条. 管辖其他运输方式货物运输的国际公约

本公约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：

(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 85 条. 赔偿责任总限制

本公约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 86 条. 共同海损

本公约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 87 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 88 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 89 条. 保存人

兹指定联合国秘书长为本公约保存人。

第 90 条. 签署、批准、接受、核准或者加入

1. 本公约自[…]年[…]月[…]日至[…]日在[…]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 91 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 92 条. 保留

不准许对本公约作出保留。

第 93 条. 声明的程序和效力

1. 第 76 条和第 80 条所准许的声明，可以在任何时间作出。第 94 条第 1 款和第 95 条第 2 款所准许的声明，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满六个月后的下一个月第一日生效。

5. 根据本公约规定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满六个月后的下一个月第一日生效。

第 94 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. 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者数个领土单位而不是全部领土单位，且一方当事人的营业地位于该国之内的，为本公约之目的，除非该营业地位于适用本公约的一领土单位之内，否则该营业地视为不在缔约国之内。

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 95 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，但仅限于本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本组织。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 96 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满一年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，本公约于该国的相应文书交存之日起满一年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 97 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 98 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十二个月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**[…]，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**。