



联合国国际贸易法委员会

第三工作组（运输法）

第十六届会议

2005年11月28日至12月9日，维也纳

运输法：拟订[全程或部分途程][海上]货物运输公约草案

交付：荷兰代表团提供的资料

秘书处的说明

为筹备召开第三工作组（运输法）第十六届会议，荷兰政府提交了本文附件所附的文件，以便于工作组审议[全程或部分途程][海上]货物运输公约草案中关于交付的一章。

荷兰代表团称其已非正式地向其他代表团分发了载于本说明附件中的调查表文本，目的是把作出答复的代表团所发表的看法汇编在一起，为工作组讨论有关交付的一章提供便利。

附件中所载的调查表按秘书处收到时的原样转载。



附件

有关‘交付’问题的调查表

总论

1. 本非正式调查表论及[全程或部分途程][海上]货物运输公约草案中有关交付问题的一章。但由于交付标志着承运人责任的结束，所以还把有关责任期的条文列入了本调查表。此外，本调查表述及‘（船方）不承担装卸及理仓费用’（“FIO(S)”）的相关事项。最后，本调查表末尾处提出了承运人和托运人对违反交付条文规定的其各自义务所承担的赔偿责任问题。

2. 在这份非正式调查表中，各条文的案文摘自 A/CN.9/WG.III/WP.56，后者列入了最近合并的案文，可以成为工作组在维也纳第十六届会议期间预计就此展开讨论的基础。本调查表使用了 A/CN.9/WG.III/WP.56 中的条款编号，该文件已编拟提交翻译和出版。为避免造成混乱，添加了 A/CN.9/WG.III/WP.32 中的‘原’编号置于括号内。

3. 第 11(1)、(2)和(4)条（原第 7(1)、(2)和(3)条）. 承运人的责任期

1. 在服从于第 12 条的规定的的前提下，承运人根据本文书对货物的责任期，自承运人或履约方接受待运货物时起直到货物交付给收货人时止。

2. 接收货物的时间和地点系指运输合同约定的时间和地点，没有这方面的约定的，系指符合行业习惯、做法或惯例的时间和地点。没有此种约定的或没有此习惯、做法或惯例的，接收货物的时间和地点系指承运人或履约方实际接管该货物的时间和地点。

4. 交付货物的时间和地点系指运输合同中约定的时间和地点，没有这方面的约定的，系指符合行业习惯、做法或惯例的时间和地点。没有此种约定的或没有此习惯、做法或惯例的，交付货物的时间和地点系指从根据运输合同承运这些货物的最后运输手段上卸货的时间和地点。

4. 对交付作出定义并不那么容易。有些法域规定需要有收货人的某种接收行动；其他一些法域将货物交给收货人自行处分视为交付。既可将实物交给收货人处分也可通过交付令等单证交给收货人处分。在这方面可能有许多不同的做法。因此，本草案对交付避而不作定义，而只是界定了承运人责任期的开始和终止。

5. 对开始和终止的此种定义原则上属于合同约定的事项：关键之处在于当事人所约定的系货物的接收和交付。举例说：运输合同列入了“收货人应在船舶边沿接受船舶尽其所能快速交付的货物”的一则条文的，则承运人的责任（根据运输合同）在其将货物放在码头上时终止。如果未就接收或交付的时间和地点作出任何明示或默示约定，但在目的地存在着某些行业习惯、做法或惯例，则将适用此种习惯、做法或惯例。如果没有可适用的约定、习惯、做法或惯例，则适用一般的次选条文。在此种情形下，实际接管货物，或从承运这些货

物的最后船舶或运输工具上实际卸货的时间和地点，即为相关的接收或交付货物的时间和地点。这种做法所产生的后果之一是，典型的“钩至钩”条款所指的必须是合同的范围，而不是排除承运人的赔偿责任。

6. 问题：

- (a) 这一概念是否可以接受？
- (b) 你对改进行文措词有何建议？

7. 第 11(3) (新草案) 和(5) (原第 7(4)条) 条

3. 发货人被要求在收货地点将货物交给依照适用的法律或条例货物必须交给的当局或其他第三方而承运人可向该当局或该其他第三方提取该货物的，承运人向该当局或该其他第三方提取货物的时间和地点即为第 2 款规定的承运人接收货物的时间和地点。

5. 承运人被要求在交货地点将货物交给依照适用的法律或条例货物必须交给的当局或其他第三方而收货人可向该当局或该其他第三方提取该货物的，这种交出货物即为第 4 款规定的承运人向收货人交付货物。

8. 在数目有限的一些国家，出口品必须先交给某些当局然后承运人才能接收，或进口品必须先交给某些当局然后收货人才可加以提取。这两款涉及此种情形。

9. 问题：

- (a) 这一概念是否可以接受？
- (b) 你对改进行文措词有何建议？

10. 第 11(6)条 (新草案) 和第 14(1)和(2)条 (原第 11(1)和(2)条)

第 11 条

6. 为确定承运人的责任期并在服从于第 14(2)款 (原第 11(2)款) 的前提下，运输合同不得规定：

- (a) 收货时间在根据运输合同开始最初装货之后，或
- (b) 交货时间在根据运输合同完成最后卸货之前。

第 14 条

1. 承运人必须在第 11 条 (原第 7 条) 规定的责任期间并在服从于第 27 条 (原第 8 条) 的前提下，妥善地、谨慎地接收、装载、搬放、积载、运输、保管、照料、卸载和交付货物。

[2. 当事方可约定由托运人或第 35 条 (原第 32 条) 提及的任何人、控制方或收货人装载、积载和卸载货物。此种约定必须在合同细节中提及。]

11. 由于工作组认为承运人为减少其责任期而可能会滥用第 11 条在商业上的灵活性，秘书处 A/CN.9/WG.III/WP.56 中列入了新的第 11(6)款。此外，其对置于括号内的第 14(2)款作了大量的修订。现已明确规定责任期必须包括货物的装载和卸载，承运人对其在这一期间的任何职责实行分包的都仅限于装载、积载和卸载。

12. 新的第 11(6)条和经修订的第 14(2)条合在一起即可解决船方不负责装卸及理仓费（FIO(S)）条款的问题。使用这些条款是某些海运部门的一种通行做法¹，但与以下内陆运输公约不同，现行海运公约将装载和卸载列作承运人的（自动）义务，此种内陆运输公约即 2000 年《布达佩斯内河货物运输合同公约》（“内河货运合同公约”）、经 1978 年议定书修订的 1956 年《国际公路货物运输合同公约》（“公路货运合同公约”）和经 1999 年《修正议定书》修正的《国际铁路运输公约》附录所载《国际铁路货物运输合同统一规则》（“铁路货运合同统一规则”）。因此，现行法律此处与一种惯例不吻合。

13. 各个法域在这个问题上的解决办法各不相同。有些法域遵从 FIO(S)条款确定航程的范围这一理论。因此，货物的交付被视为在船舶上进行。其他一些法域援用‘托运人的作为或不作为’的除外规定以便使承运人免于承担货物不当积载的后果。还有一种观点认为应该把 FIO(S)条款视之为只涉及装载、积载等费用，而不影响到承运人的赔偿责任。在 FIO(S)条款本身并不清楚的情况下，这种法律上的不确定就更为严重了，结果造成有些时候同一法域的不同法官会得出不同的结论。

14. 该草案试图在这方面取得某种统一，为此在新的第 11(6)条和第 14(1)条（原第 11(1)条）中规定，装载、积载和卸载系承运人在其责任期内所承担的义务。随后的第 14(2)条（原第 11(2)条）称，FIO(S)条款在法律上是允许的，并且必须被视之为承运人这一义务的一种例外。这些条文所产生的影响是把装载、积载和卸载置于运输合同的范围以内，并从而置于公约草案之下。FIO(S)条款可能无法再确定接受或交付货物的时间。由此装载、积载和卸载概不影响承运人所承担的包括其应有谨慎义务在内的所有其他义务。FIO(S)条款还会产生什么影响将取决于如何拟订这一条。如果当事人的意图是该条款应规定货运方负责装载、积载或卸载，即可免除承运人对不当积载产生的后果所负的赔偿责任，但只能在不超出第 17 条（原第 14 条）所述赔偿责任制度的范围以内。本条保留了‘托运人作为或不作为’的除外规定，但该除外规定所适用的承运人和索赔人之间的举证责任划分不同于《海牙-维斯比规则》中的规定。

15. 问题：

- (a) 在秘书处所作修订以后，可否接受公约草案这样处理 FIO(S)条款的方式？
- (b) 你在改进行文措词上有何建议？

¹ 这种做法几乎唯独存在于非班轮行业。在非班轮行业，托运人/收货人通常倾向于自行从事装载和（或）卸载业务。原因是其拥有相关的港站或在货物方面具有特别的专长。在此种情形下，运费率将装载和（或）卸载的成本项排除不计。根据第 10 条（原第 2(4)条），本公约范围可扩大适用于非班轮运输，这就是本草案提请注意该问题的原因之所在。

16. 第 46 条. 接受交货的义务

当货物抵达其目的地后，[根据运输合同行使其任何权利的]收货人必须在第 11(4)条（原第 7(3)条）提到的时间和地点接受交付的货物。[收货人违反这一义务而将货物留给承运人或履约方保管的，该承运人或履约方针对该货物作为收货人的代理人行事，但是对这些货物的灭失或损坏不负任何责任，除非灭失或损坏是由于承运人[或履约方]本人的故意或明知可能造成这种灭失或损坏而轻率地作为或不作为造成的。]

17. 根据第 13 条（原第 10 条），承运人有义务把货物交给收货人。第 1(k)条（原第 1(i)条）将收货人界定为有权提取货物的人。这就产生了允许收货人究竟在多大程度上不提取货物的问题。关于这个问题，列入置于括号内的措词的草案规定，未积极参与运输的收货人才可不提取货物。一旦其积极参与运输就必须提取货物。即便收货人抽取货物的样品并随后根据货物合同决定不予采用这一规定也将予以适用。按照《联合国国际货物销售合同公约》第 86 条，此种收货人在从承运人那里提取货物时代表卖方行事。持有提单以作为保证金的银行等非主动的收货人没有义务亲自提取货物，但可能必须根据第 48 或 49 条采取行动。

18. 在与工作组的讨论中有与会者提出了收货人的义务是否应为无条件义务的问题。另一方面，无条件义务可能会使处理掉已失去所有商业价值的货物变得过于容易。此外，收货人的活动程度造成收货人有义务接受交货，此种活动程度也是争论的一个焦点。有与会者就此提请注意第 62(3)条（原第 60(3)条），该款对造成可转让运输单证持有人承担赔偿责任的活动程度作了限定²。

19. 问题：

- (a) 可否接受第 49 条第一句中所载的概念，包括其置于括号内的部分，或收货人接受交货的义务是否应该是无条件的？
- (b) 如果该概念可以接受，是否应使用与第 62(3)条（原第 60(3)条）大致类似的措词对收货人行使其任何权利作进一步限定？

20. 本调查表第 46 至 48 款述及该条与赔偿责任有关的第二句。

21. 第 47 条. 确认收讫的义务

应承运人或交付货物的履约方的请求，收货人必须以目的地惯常的方式确认从承运人或履约方处收讫货物。

工作组基本可以接受本条文，因此使未就本调查表提出具体的问题。

² 该条文读作：“…任何非托运人的持有人不得仅仅由于下述事实而根据运输合同行使任何权利：

- (a) 根据第 7 条（原第 4 条）同意承运人以可转让电子运输记录取代可转让运输单证或以可转让运输单证取代电子运输记录，或
- (b) 根据第 61 条（原第 59 条）转让其权利。”

22. 第 48 条. 未签发任何可转让运输单证或可转让电子运输记录时的交货

未签发任何可转让运输单证或可转让电子运输记录的，适用下列各款：

(a) 收货人的名称和地址未在合同细节中提及的，控制方必须在货物到达目的地之前或到达之时将收货人的名称和地址告知承运人；

(b)

(b)款备选案文 A

承运人必须在第 11(4)条（原第 7(3)条）所提及的时间和地点在收货人出示适当的身份证件后将货物交给收货人。

(b)款备选案文 B

承运人必须在第 11(4)条（原第 7(3)条）所提及的时间和地点将货物交给收货人。作为交货的先决条件，收货人必须出示适当身份证件。

(b)款备选案文 C

承运人必须在第 11(4)条（原第 7(3)条）所提及的时间和地点将货物交给收货人。收货人未出示适当身份证件的，承运人可以拒绝交货。

(c) 在货物到达目的地后，收货人未向承运人提取货物的，承运人必须相应地通知控制方，或者承运人作出合理的努力后无法确定控制方的，承运人必须相应地通知托运人。在这种情形下，控制方或托运人必须就货物的交付向承运人发出指示。承运人在作出合理的努力后不能确定和找到控制方或托运人的，第 34 条（原第 31 条）提到的人被视为本款所指的托运人。承运人根据本款按照控制方或托运人的指示交付货物的，解除其根据运输合同交货的义务。

23. 本条适用于未签发任何可转让单证或根本不使用任何单证的电子商务等情形。本条所述的原则是，控制方（在这种情形下通常为托运人）有义务确保承运人能够交付货物。这一概念已得到工作组的核可。所留下的唯一问题是提取货物的收货人无法出示适当身份证件的，根据第 13 条（原第 10 条）有义务交货的承运人是否可拒绝交货。据认为，该草案在这一点上不明确，秘书处提出了可解决这一问题的两点修改意见。

24. 问题：你在备选案文 A（原始案文）、备选案文 B 和备选案文 C 中倾向哪一份？

25. 第 49 条. 签发可转让运输单证或可转让电子运输记录时的交货

签发可转让运输单证或可转让电子运输记录的，适用下列各款：

(a)(一) 在不影响第 46 条规定的情况下，可转让运输单证的持有人有权在货物到达目的地后向承运人提取货物，在这种情况下，承运人必须在第 11(4) 条（原第 7(3) 条）所提及的时间和地点凭持单人交出可转让运输单证向其交付货物。所签发的可转让运输单证不止一份正本的，只需交出一份正本即可，其他正本随即失效。

(二) 在不影响第 46 条规定的情况下，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提取货物，在这种情况下，如果该持单人根据第 6 条提及的程序证明其是该电子运输记录的持单人，承运人必须在第 11(4) 条（原第 7(3) 条）所提及的时间和地点向该持单人交付货物。交货后该电子运输记录即告失效。

26. 此处的问题在于可转让提单，该单证通过赋予持单人在目的地提取货物的专属权利而向持单人提供了担保。而且该单证还向承运人提供了担保，即承运人将货物交付给提单持有人的，则解除其交货的义务，但只有在目的地出示该单证时方可实现该单证的这些主要功能。如果无单证可供利用，双方当事人都会感到不安全。为解决这一问题，草案在本款一开始就规定，提单持有人有权凭出示提单提取货物，但并没有这样做的义务。在这种情形下，承运人有义务交货。这种做法系当下通行做法。

27. 第 49 条

(b) 在货物到达目的地后，持单人未向承运人提取货物的，承运人必须相应地通知控制方，或者承运人作出合法的努力后无法确定或找到控制方的，承运人必须相应地通知托运人。在这种情况下，控制方或托运人必须就货物的交付向承运人发出指示。承运人在作出合理的努力后不能确定和找到控制方或托运人的，第 34 条（原第 31 条）提到的人被视为本款所指的托运人。

28. 货物目的地没有提单的或提单持有人不想提取货物的，适用与前一条所述相同的原则：控制方的主要义务是设法保证承运人能够履行运输合同所规定的其交付货物的义务。控制方是货物利害关系方，所以可以要求由控制方保护其利益。控制方可能未建立同承运人之间的关系和（或）无法被承运人找到。在这种情形下，作为承运人的原始合同约定对应方的托运人，必须承担向承运人提供有关交货咨询意见的责任。托运人必须设法找到应向其交货的适当的人士或如其努力未获成功，则托运人必须通过请求承运人代行储存货物等方法而承担自行适当交货的责任。托运人未履行该义务的，将负有赔偿责任。关于赔偿责任的标准，见本调查表第 49 至 53 段。

29. 第 49 条

(c) [虽有(d)款的规定，]承运人根据(b)款按照控制方或托运人的指示交付货物的，解除其根据运输合同向持单人交付货物的义务，而不论该可转让运输单证是否已经交给承运人，或凭可转让电子运输记录提货的人是否已经根据第 6 条提及的程序证明其是持单人。

30. 承运人原则上按照控制方的指示交付货物的，解除承运人根据运输合同向收货人交付货物的义务。但如果无法找到提单持有人的（在这种情形下托运人必须就交货向承运人发出指示），则可以预期无提单可出示。这样就会产生在承运人交付货物以后与此种提单有关的权利是什么的问题。下一款(d)款将涉及这一问题。

31. 第 49 条

备选案文 A(d)

(d) [除(c)款的规定外，]在未向承运人交出可转让运输单证或未经(a)(c)款提及的证明情况下承运人在目的地交付货物的，如果持单人是在承运人已将货物交给收货人或交给根据该运输合同以外的任何合同或其他安排有权得到这些货物的人之后才成为持单人的，该持单人仅在下述情况下取得运输合同内规定的[对承运人的]权利：(一)可转让运输单证或可转让电子运输记录的转移是根据此项交货之前作出的合同或其他安排而完成的，或者(二)除非该持单人在其成为持单人时不了解或无法合理地了解此项交货。[本款不适用于承运人根据(c)款交付货物的情形。]

32. 本款述及两种情形。一种情形是提单持有人在承运人交付货物之后获得提单，但交付货物依据的是合同约定的安排，而不是运输合同，并且该安排是在交付货物之前作出的。此种人的一个典型例子是一系列买方和卖方中的中间买方，提单在这些买卖双方之间流通速度过慢，以致无法在目的地及时呈交。这种中间买方在承运人将货物交给最终买方之后成为提单持有人的，则无权再收取交货，但承运人对货物的灭失或损坏负有赔偿责任的，则此种中间买方可能有权对承运人提出起诉。

33. 另一种情形是‘无辜’当事方的情形，‘无辜’当事方是不了解或没有理由了解交付情况而善意获得提单者。该当事方得到保护，并可援用提单的内容，包括要求交付货物的权利。不容易举出这方面一个典型的例子，因为如果商业交易所涉所有各当事方都谨慎（和诚实地）行事，据称就不应发生这种情形。但显然也不应排除这种情形，这就是将其列入草案的原因。

34. 在工作组中有与会者担心本款不够清楚。还有与会者建议应澄清本款与前一款之间的关系。因此，秘书处提出了以下备选案文，以解决这些问题。该备选案文中的(d)款是对(c)款的补充，而(e)款优先于(c)和(d)款。

35. 第 49 条

备选案文 B，由(d)和(e)组成

(d) 已根据(c)款交付货物的，如果持单人是在承运人将货物交给收货人或交给根据运输合同以外的任何合同或其他安排有权得到这些货物的人之后才成为持单人的，只有在可转让运输单证或可转让电子运输记录的移交是

根据此项交货之前作出的合同或其他安排而完成的情况下，该持单人才取得运输合同内规定的除提货权以外的对承运人的权利。

(e) 虽有(c)和(d)款的规定，持单人在其成为持单人时不了解或无法合理地了解此项交货的，取得可转让运输单证或可转让电子运输记录内所包含的权利。

36. 整个第 49 条得到了工作组普遍支持。普遍的看法是，对未出示提单交付货物的问题应加以解决。行业惯例削弱了提单制度，为了承运人和货主的利益应设法加以纠正。但有与会者告诫称，对各种权利与义务之间的平衡需要作认真的研究，目的是取得适当的平衡并找到可行的解决办法。

37. 问题：

- (a) 你是否认为备选案文 B 比(d)项的最初草案更为可取？
- (b) 第 49 条是否平衡兼顾了各种权利和义务？
- (c) 你是否认为第 49 条的构想是可行的？
- (d) 你对如何改进有何建议？

38. 第 50 条（原第 49(e)款）. 未发出适当的指示

控制方或托运人未按照第 48 条和第 49 条规定向承运人发出适当指示的，或无法找到控制方或托运人的，在不影响承运人对该控制方或托运人可能享有的其他任何救济的前提下，承运人有权行使第 51 条、第 52 条和第 53 条（原第 50 条、第 51 条和第 52 条）为其规定的权利。

39. 工作组普遍接受该条文，因此未就本调查表提出具体的问题。

40. 第 51 条（原第 50 条）. 货物无法交付时

1. 货物到达了目的地的，在下列情况下，承运人有权行使第 2 款提及的权利和救济，风险和费用由货物权利人承担：

- (a) 收货人未根据本章在第 11(4)条（原第 7(3)条）所提及的时间和地点实际提取货物，[而承运人或履约方和收货人之间也没有就货物的保管缔结明示或默示的合同]；或
- (b) 根据适用的法律或规章，不允许承运人向收货人交货。

2. 第 1 款提及的权利和救济是：

- (a) 将货物存放在任何合适的地方；
- (b) 货物装载于集装箱内的，可以拆箱，或承运人认为根据当时的情况需要合理采取的其他措施；或
- (c) 根据货物当时所在地的惯例或法规的要求将货物出售。

3. 货物根据第 2(c)款出售的，承运人必须为货物权利人的利益而代为保管货物出售的价款，但可从中扣除因货物而发生的任何费用和应付给承运人的其他任何款项。

41. 工作组对本条文的构想普遍表示支持。因此，余下的问题是有些代表认为置于括号内的部分令人有些困惑。

42. 问题：

- (a) 你是否想保留(a)项中置于括号内的部分？
- (b) 如果想保留的话，你对改进行文措词有何建议？

43. 第 52 条（原第 51 条）. 货物到达目的地的通知

承运人只有向合同细节中可能载明的货物到达目的地时应予通知的人，或向收货人或否则向控制方或托运人发出货物已到达目的地合理预先通知后，才允许行使第 51 条规定的权利。

44. 本条规定，承运人应努力避免出现收货人方面无法作出适当反应的情形。

45. 问题：

- (a) 这一概念可否接受？
- (b) 你对改进行文措词有何建议？

46. 第 53 条（原第 52 条）. 承运人对无法交付的货物的责任

承运人或履约方行使第 51(2)条（原第 50(2)条）提及的权利时，只有在货物灭失或损坏是由于[承运人或履约方故意或明知可能造成这种灭失或损坏而轻率作为或不作为]所造成的情况下，才对这些货物的灭失或损坏承担赔偿责任。

47. 本条及第 46 条第二句涉及货物无法交付的情况下承运人对货物灭失或损坏的赔偿责任。主要问题是，在这些情况下，承运人承担赔偿责任的标准是什么。（根据国内法）可将这些情形限定为‘债权人违约’（收货人为承运人的债权人）、‘必要代理人（或受托人）’（承运人为此种代理人或受托人）等。在这些特殊情况下，负有照管货物的某种义务的人所承担的赔偿责任的标准通常低于正常情况下的标准。

48. 问题：

- (a) 是否应该将第 46 条和第 53 条（原第 52 条）中有关承运人赔偿责任的条文合并为一则条文？
- (b) 如果作此种合并的话，在承运人对第 46 条和第 51 条（原第 50 条）提到的情形下货物灭失或损坏所负赔偿责任上什么是可以接受的标准？
- (c) 如果你不赞成此种合并，请指明你就每种情形所赞成使用的标准。

49. 承运人和托运人就违反尚未涉及的公约所规定的义务而承担的赔偿责任。

50. 第 10 章无意解决与交付货物可能有关的所有各种问题。该章侧重于主要问题，即货物到达其目的地而却无人接收或收货人不愿意提取货物。该章随后阐述了承运人和收货人在这种情形下的法律地位。可增列一则或多则条文，列出

承运人和托运人中一方违反其在交付货物上的任何义务时所承担的赔偿责任的标准。根据公约草案对此种违约可提出索赔。

51. 第 13 条（原第 10 条）述及承运人把货物交给收货人的义务。如果承运人未将货物交给货物权利人则将怎样呢？第 6 章（原第 5 章）仅适用于货物的灭失、损坏或迟延，而不适用于交付错误等。公约草案是否应列入一则条文，列出确定承运人对公约草案所规定的除货物灭失、损坏或迟延以外的违约承担赔偿责任的标准？此种条文（不一定列入第 10 章）可以规定赔偿责任以过失为依据，举证责任倒置，与第 31(1)条（原第 29(1)条）中有关托运人赔偿责任的条文类似。如果假定，举例说，有关赔偿责任的时限和限制将适用于根据公约草案对承运人提出的**任何**索赔，则在确定承运人对货物灭失、损坏或迟延以外的事项上所承担的赔偿责任的标准就可能有望可循了。

52. 在托运人的赔偿责任方面可能会有类似的问题。根据第 8 章（原第 7 章），托运人的赔偿责任局限于第 28 条（原第 25 条）和第 30(a)条（原第 27(a)条所述违反其义务的情况。可否将有关托运人赔偿责任的这一标准延伸适用于托运人违反其根据第 46 条接受交货的义务的情况？或如果沿着这一思路进一步推定下去的话，如果其他各条未涉及托运人的赔偿责任（例如第 31(2)条（原第 29(2)条所述严格的赔偿责任），则可否将该标准延伸适用于公约草案所述违反义务的任何情况？

53. 问题：

- (a) 公约草案是否应列入关于承运人对违反公约草案所规定的其任何义务承担赔偿责任的一则通则，在其赔偿责任尚未得到述及（例如第 6 章（原第 5 章）和第 53 条（原第 52 条）的条件下予以适用），还是应该将该事项留交国内法处理？
- (b) 公约草案是否应将第 31(1)条（原第 29(1)条）中有关托运人赔偿责任的条文延伸至适用于违反公约草案所规定的托运人任何义务的情况，在托运人赔偿责任未在其他条文中述及的条件下予以适用，还是应该将该事项留交国内法处理？