



联合国国际贸易法委员会
第三十七届会议
2004年6月14日至25日，纽约

第三工作组（运输法）第十三届会议工作报告
(2004年5月3日至14日，纽约)

目录

	段次	页次
导言	1-7	3
一. 审议情况和决定	8-9	4
二. 编写[全程或部分途程][海上]货物运输文书草案	10-164	4
第5章：承运人的赔偿责任（续）	10-91	4
第15条草案. 履约方的赔偿责任	10-17	4
第6款	11-17	4
第16条草案. 迟延	18-31	6
第1款	20-24	6
第2款	25-31	7
第17条草案. 赔偿额的计算	32-37	9
第1款	33-34	9
第2款	35	9
第3款	36-37	10
第18条草案. 责任限制	38-51	10
第1款	39-44	10
第2款	45-47	12
第3款	48-49	12
第4款	50-51	13



第 19 条草案. 责任限制权的丧失	52-62	13
第 20 条草案. 灭失、损坏或迟延交付的通知	63-87	15
第 1 款	64-75	15
第 2 款	76-81	18
第 3 款	82-84	19
第 4 款	85-87	20
第 21 条草案. 非合同性索赔	88-91	20
第 6 章: 与海上运输有关的补充条款	92-117	21
第 22 条草案. 承运人的责任	92-99	21
第 23 条草案. 绕航	100-102	22
第 24 条草案. 舱面货	103-117	23
第 1 款	104-106	23
第 2 款	107-109	24
第 3 款	110-111	24
第 4 款	112-117	25
第 7 章: 托运人的义务	118-161	26
第 25 条草案	118-123	26
第 26 条草案	124-129	27
第 27 条草案	130-133	28
第 28 条草案	134-137	29
第 29 条和第 30 条草案	138-148	29
第 29 条之二草案	149-153	32
第 31 条草案	154-158	33
第 32 条草案	159-161	34
第 9 章: 运费	162-164	34
三. 其他事项	165-168	35

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法律文书，这些问题包括适用范围、承运人的责任期、承运人的义务、承运人的赔偿责任、托运人的义务、运输单证。¹工作组 2002 年第九届会议开始审议一份[全程或部分途程][海上]货物运输文书草案。关于该文书草案的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.35 号文件。
2. 第三工作组(运输法)由委员会所有成员国组成，于 2004 年 5 月 3 日至 14 日在纽约举行了第十三届会议。工作组下列成员国的代表出席了会议：奥地利、贝宁、巴西、布基纳法索、喀麦隆、加拿大、中国、哥伦比亚、斐济、法国、德国、印度、伊朗伊斯兰共和国、意大利、日本、肯尼亚、立陶宛、墨西哥、俄罗斯联邦、新加坡、西班牙、苏丹、瑞典、泰国、大不列颠及北爱尔兰联合王国和美利坚合众国。
3. 下列国家的观察员也出席了会议：阿根廷、澳大利亚、白俄罗斯、文莱达鲁萨兰国、智利、古巴、捷克共和国、丹麦、厄瓜多尔、芬兰、希腊、科威特、蒙古、荷兰、新西兰、尼加拉瓜、尼日利亚、挪威、秘鲁、菲律宾、卡塔尔、大韩民国、塞内加尔、瑞士、土耳其和委内瑞拉。
4. 下列国际组织的观察员也出席了会议：
 - (a) 委员会邀请的政府间组织：亚非法律咨询组织、国际铁路运输政府间组织；
 - (b) 委员会邀请的国际非政府组织：美洲铁路协会、Comité Maritime International (CMI)、Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo、国际商会、国际海运局(海运局)、国际货运承揽业协会联合会(货运承揽业协会联合会)、国际保护和赔偿俱乐部组织、国际多式联运协会(多式联运协会)、国际海运保险联合会、波罗的海和国际海事理事会、运输中介人协会。
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(A/CN.9/WG.III/WP.35)；
 - (b) 工作组第十二届会议所审议的文书草案条款的临时修订草案（A/CN.9/WG.III/WP.36)；
 - (c) 中国关于文书草案第 19 章和契约自由问题的建议（A/CN.9/WG.III/WP.37)。
7. 工作组通过了下述议程：
 1. 选举主席团成员；

2. 通过议程;
3. 拟订[全程或部分途程][海上]货物运输文书草案;
4. 其他事项;
5. 通过报告。

一. 审议情况和决定

8. 工作组继续根据下列文件审查[全程或部分途程][海上]货物运输文书草案:
 - 载于秘书处的说明(A/CN.9/WG.III/WP.32)附件的案文;
 - 载于秘书处的说明(A/CN.9/WG.III/WP.36)的工作组第十二届会议所审议的条款的临时修订草案;
 - 美利坚合众国关于文书草案十个方面的提案(A/CN.9/WG.III/WP.34)
9. 工作组请秘书处根据工作组的审议情况和结论拟订一些条文的修订草案。这些审议情况和结论已反映在下文第二节。

二. 编写[全程或部分途程][海上]货物运输文书草案

第 5 章: 承运人的赔偿责任 (续)

第 15 条草案. 履约方的赔偿责任

10. 会议提醒工作组, 其第十二届会议期间没有足够的时间讨论文书草案第 15 条草案的最后一款 (见 A/CN.9/544, 第 181 段)。

第 6 款

11. 工作组审议了 A/CN.9/WG.III/WP.36 号文件中所载的第 15 条草案第 6 款的案文 (原 A/CN.9/WG.III/WP.32 号文件所载第 15 条草案第 7 款)。

连带赔偿责任

12. 有与会者就第 6 款和第 5 款 (其阐述的原则是, 负有赔偿责任的海运履约方不止一人的, 此等人应承担连带责任) 之间的关系提出了疑问。关于第 5 款, 有与会者表示, 不能将“连带赔偿责任”这一普通法上的概念解释为严格等同于“*responsabilité solidaire*”或“*responsabilidad solidaria*”等大陆法的概念, 而此类大陆法的概念又不同于“*responsabilité conjointe*”或“*responsabilidad mancomunada*”等概念。与会者普遍认为, 必须作进一步澄清以使在所有各种语文中表明, 几个当事人根据第 5 款负有赔偿责任的, 各当事人各自有责任赔偿所有灭失, 但不得违反任何可适用的法定限制, 还必须服从于该当事人对其他负有赔偿责任的当事人可能提出的求偿诉讼。

累计赔偿责任

13. 与会者普遍赞同第 6 款表述的下述原则，即，如果索赔要求的所有各被告人都有权获益于文书草案中关于有限赔偿责任的条文，则索赔人向订约承运人和/或海运履约方索赔的累计赔偿总额不得超过本文书草案规定的赔偿责任总限额。

抵消——将非海运履约方排除在外

14. 与会者讨论了索赔要求各被告之间损害赔偿金的抵消问题，并提出了几种可能的设想。有与会者就各种赔偿责任制度相互作用情况下如何适用累计赔偿责任的原则表示担心，因为此类情况可能会造成将在一项索赔要求中既包括可主张赔偿责任累计限额的被告也包括不可如此主张的被告从而合二为一的情况。举例来说，如果海运履约方和非海运履约方都负有赔偿责任，而非海运当事方根据可适用的法律所承担的赔偿责任限额较高，则第 6 款就不得造成给此类非海运当事方设定较低赔偿责任限额的结果。但是，如果根据另一赔偿责任制度将支付赔偿，因为索赔人已在直接向非海运履约方提出的索赔中寻求赔偿，然后又向缔约承运人提出索赔，那么非海运履约方应支付的赔偿额应从向承运人提出的索赔额中抵消。所设想的另一则实例是，某被告因其存在有意的不法行为而打破了对其的赔偿责任限额，但该限额对其他被告应仍然适用。为消除某些此类疑虑，工作组普遍认为第 6 款应适用于订约承运人和海运履约方，但该款应澄清，其无意适用于非海运履约方。

15. 关于第 6 款可能的行文措词，有与会者建议将“所有此等人”这几个词改为订约承运人和海运履约方。也有人建议将第 6 款修改如下：“在不影响第 19 条规定的情况下，就订约承运人和任何海运履约方而言，所有此等人的累计赔偿责任不应超过本文书所规定的赔偿责任总限额”。还有与会者建议应将抵销问题留待可适用的国内法律解决。另有与会者指出，《汉堡规则》第 10 条的案文可能有助于编写第 6 款的修订草稿。

第 5 款和第 6 款的位置

16. 有与会者建议将第 5 款和第 6 款合并，并且称，鉴于这两款均适用于订约承运人和海运履约方，应将这两款从第 15 条中移出，或者可移至涉及赔偿责任限额的条款。

工作组就第 6 款达成的结论

17. 经讨论后，工作组决定：

- 应在本条文草案中作出适当的澄清，以反映与会者就“连带赔偿责任”的含义所取得的协商一致意见；
- 第 6 条所阐述的关于累计索赔要求总额的一般性原则是合适的；

- 第 5 和 6 款均应适用于订约承运人和海运履约方；
- 应将第 5 和 6 款从第 15 条草案移出，这两款单独作为一则条款；
- 必须就编写关于抵消问题的统一规则是否可行展开进一步的讨论，不然就必须将该问题留待可适用的国内法律解决；
- 秘书处应根据上文提及的各种看法和建议编写一份修订草稿，其中应考虑到就抵销问题而提出的各种可能的解决办法。

第 16 条草案. 迟延

18. 工作组审议了 A/CN.9/WG.III/WP.32 号文件中所载的第 16 条草案案文。

一般性讨论

19. 有与会者质疑文书草案究竟是否应述及迟延交付问题。有与会者表示支持删除第 16 条草案，认为该问题纯属商业问题，应留待有关当事方根据其合同安排加以处理。有与会者解释道，海牙规则未述及迟延交付问题，与该观点是相符的。有与会者列举了种种情形，以证明，条例若过分重视延迟交付就会无视某些约定俗成的用法和合同惯例，或甚至会损害海运的安全。然而，普遍的看法是，需要通过条例对迟延交付问题加以规范，可以按照其他现行损害赔偿责任制度，包括汉堡规则等海运制度的做法，在文书草案中适当处理迟延交付问题。

第 1 款

当事人明确约定交付时间的迟延

20. 与会者对下述观点普遍表示支持，即，承运人对违反其在明确约定的时间内交付的义务负有赔偿责任。就行文问题，有与会者指出，汉堡规则第 5(2)条中所使用的“明确议定的时间”这几个词比本条草案现行措词更为准确。

当事人未明确约定交付时间的迟延

21. 讨论侧重于在此类情形下承运人是否应就“一个谨慎的承运人被合理期待的时间”之后的交付负有赔偿责任。有与会者对“合理时间”的提法持异议，其理由是，这种提法过于主观，不准确，地方法院可能会对该用语作广义解释，从而造成国际法律理论更不一致。有与会者本着同样的思路指出，创设承运人在“合理时间”内交付货物义务会进一步打破承运人与托运人之间义务的均衡，删除航行过失例外情形已经改变了这一均衡，对承运人不利（见 A/CN.9/544，第 127 段）。有与会者就此指出，尽管第 1 款可能规定承运人的义务，但应注意，第 2 款对承运人就因迟延交付而造成的间接损害所负的赔偿责任作了限制，从而提供了相当的救济。

22. 普遍的看法是，有必要拟订一条与第 1 款末尾置于括号内案文的行文大致相同的缺省规则，以反映在交付上不得有任何不应有的迟延这条一般性原则。有与会者指出，“运输特点”或“航行情况”的提法为据称在适用该原则方面容许具有某种程度的不准确性的商业惯例提供了充足的保障。据解释，之所以需要这一条缺省规则也是为了避免承运人在交付时间为默示、但没有为当事人明确约定的情形下免于承担赔偿责任。还有与会者指出，如果删除第 1 款所载的缺省规则，就必须通过国内法涵盖这一问题，这种解决办法会损害促进统一法的一般性目标，毫无必要。

23. 关于第 1 款末尾所列举的种种情形，有与会者建议应添加“货物特点”一词。但也有与会者建议将该款末尾的词句简化为同汉堡规则第 5(2)条的行文大致类似，该条仅使用了“实际情况”的提法。然而也有与会者建议，无论如何也应将“合同条款”的提法作为基本提法加以保留。关于术语的统一，有与会者就“目的地”这一表达方式提出了问题。另据指出，应对文书草案加以核对，以避免不必要地划分交付“地点”和交付“所在地”，消除就此类所在地究竟是指约定的交付地点还是指实际交付地点所存在的模棱两可之处。有与会者就具体行文指出“无此类约定”这几个词是多余的，应予删除。

工作组就第 1 款达成的结论

24. 经讨论后，工作组决定：

- 文书草案应体现承运人应对迟延交付负赔偿责任这一原则，此类赔偿责任应以承运人的过失为依据；
- 应保留该款末尾的缺省规则，删除其前后的方括号；
- 工作组注意到上述关于第 1 款具体行文的建议。根据与会者的理解，在今后的届会上或须按照秘书处编写的修订草稿就确切的行文展开进一步的讨论。

第 2 款

“损失并非因所运送货物的灭失或损害而产生”

25. 与会者普遍支持在文书草案中保留对承运人就迟延交付而造成的间接损害（也称作“纯经济灭失”）所负赔偿责任加以限制的条文。有与会者指出，规范铁路运输和公路运输的国际文书中通常均载有此类条文。关于该条文的行文，与会者普遍认为，应使用比现行第 2 款（“损失并非因所运送货物的灭失或损害而产生”）更为简明扼要的措词描述造成间接损害的情形。

“[被延迟交付货物应付运费的……倍]”

26. 有与会者质疑为确定承运人对间接损害所负赔偿责任（以及此类赔偿责任的限额）而必须使用专门方法（即参照运费），而不是使用第 17 和 18 条草案

中所述计算货物灭失或损坏赔偿额的一般性方法（即，参照货物价值）的原因。有与会者解释到，间接损害从概念上讲有别于对货物造成的损害，与货物的价值没有必然的联系。为说明这种区别，有与会者回顾到，某些现行的运输法和国际文书即是参照运费来计算间接损害的赔偿额。然而，还有与会者指出，间接损害额可能会远远高于货物的价值，而运费通常只占该价值的很小的一部分。有与会者建议将这两种方法合并，其行文大致为“[被迟延货物应付运费的……倍或第 18 条所规定的最高赔偿责任限额]”，对该建议表示支持者很少。

27. 讨论侧重于参照运费时拟适用的乘数。与会者相当支持将承运人对迟延交付而造成的间接损害所负赔偿额限定在较低的数额上。因此，有与会者指出，该限额不应高于被迟延交付货物的（一倍）应付运费。有与会者建议，还应继续展开讨论，审议 2.5 或 4 等替代乘数，这些建议未得到相当的支持。有与会者对第 19 条草案是否有可能打破此类赔偿限额表示严重关注（关于继续进行的讨论，见下文第 52-62 段）。

契约自由

28. 为进一步限制确定承运人对因货物延迟交付而造成的间接损害所负赔偿责任的条文的效力，有与会者建议，第 2 款应服从于当事人的契约自由。许多代表团所持的一种看法认为，契约自由的提法会损害第 1 款作为公共政策事项而表述的一般性原则（见上文第 22 段）。然而，与会者还一致认为，可能必须在有关责任限制权的丧失的第 19 条之下并结合第 19 章对当事人意思自治的一般性讨论进一步审议这一问题。有与会者就此回顾到，A/CN.9/WG.III/WP.34 号文件第 40 段以契约自由为基础提出了对第 2 款加以修订的提案。

视可能改为全损

29. 有与会者在《国际货物公路运输合同公约》（公路货运公约）第 20(1) 条的基础上提出了内容大致如下的提案，即从承运人接管货物时起算 90 天期限届满后，货物未交付的事实应构成货物灭失的确凿证据，有权提出索赔的人可选择将此类货物视为灭失。尽管有与会者对该提案表示支持，但有与会者指出，大意如此的一则条文可能会使文书草案过于复杂，尤其是，如果货物在 90 天期限届满后被发现，则为避免过度赔偿就可能有必要订立附加规则。人们通常认为将货物所有权转给承运人或向托运人提供选择货物或赔偿的选择权等问题太复杂，过于详细，不必在文书草案中加以涉及。

第 2 款的位置

30. 有与会者表示最好将第 2 款作为第 18 条草案的一部分移至该条。与会者普遍认为，在今后的届会上可能必须对该问题重新加以审议。

工作组就第 2 款达成的结论

31. 经讨论后，工作组决定：

- 应参照运费来计算迟延交付造成的间接损害所应付赔偿额的限额；
- 应在第 2 款中添入“被迟延交付货物的[一倍]应付运费”，供今后的届会上继续讨论这一问题；
- 在第 2 款开头处应添入“[除非另有约定]”这几个字，同时添加一则脚注，指明，将须根据第 19 条草案和第 19 章对该问题加以重新评估。应提出与《联合国销售公约》第 7(1)条的行文大致类似的一则条文，以促进对本文书草案的统一解释。

第 17 条草案. 赔偿额的计算

32. 工作组审议了载于 A/CN.9/WG.III/WP.32 号文件中的第 17 条草案案文。

第 1 款

一般性讨论

33. 工作组中普遍支持第 1 款的内容，但对措词提出一些问题。有的与会者支持关于文书草案应当使用一致的术语的建议，例如，第 1 款中的“运输合同中规定的交货地和交货时”应当与第 7 条草案中所使用的案文相一致，与会者还表示倾向于第 7 条草案中所使用的措词。另一项建议是，考虑到工作组关于第 16 条草案的讨论，或许应当考虑另立一个条款就迟延造成的损失的计算作出规定。

工作组就第 1 款达成的结论

34. 经讨论后，工作组核准了第 1 款的实质内容，但要求秘书处对其作出修改，使其与第 7 条草案相一致。

第 2 款

工作组就第 2 款达成的结论

35. 经过讨论，工作组核准了第 2 款的实质内容。

第 3 款

一般性讨论

36. 与会者解释说，该款旨在澄清《海牙-维斯比规则》，因为该规则在索赔人是否有权获得间接损害赔偿方面不清楚。该款的用意是，在运输合同当事人根据第 88 条草案明确表示其打算赔偿间接损害时允许其这样做。对于间接损害的处理方法以及按第 88 条草案目前的写法该款似乎支持文书草案的单方面强制性，一些与会者表示关切，因为根据第 88 条草案承运人或履约方可以同意增加其责任和义务。

工作组关于第 3 款达成的结论

37. 经讨论后，工作组核准了第 3 款的实质内容。

第 18 条草案. 责任限制

38. 工作组审议了载于 A/CN.9/WG.III/WP.32 号文件中的第 18 条草案案文。

第 1 款

赔偿责任限额

39. 工作组中一致认为，现在就拟列入第 1 款中的赔偿责任的适当限额交换意见，时机尚未成熟。与会者认为，提高《海牙-维斯比规则》中的赔偿限额将得到支持，有些国家将赞成较低的赔偿责任限额。与会者普遍赞成下述建议，即应当就不同国家实行的不同限额以及就各种不同的运输制度拟订一份研究报告。海事委员会主动提出向其成员分发一份调查表，了解海事索赔所适用的赔偿限额以及关于货物价值的任何现有资料。另外，工作组成员国和观察员国家同意为便利此项拟议研究而向秘书处提交关于本国运输制度赔偿限额的资料以及索赔数字方面的任何现有统计资料。与会者还建议秘书处请国际海事组织（海事组织）提供关于通货膨胀率和赔偿责任限额方面的资料，例如《雅典公约》中的有关规定。

修正程序

40. 与会者建议在文书草案中载入一种迅速修正程序，以便在赔偿责任限额一旦商定后对其进行调整，而不必重开关于整个文书的讨论。与会者注意到，在 A/CN.9/WG.III/WP.34 号文件第 11 和 12 段中提出了一种迅速修正程序。与会者提出，还可以参照《雅典公约》中的修正程序。会上普遍支持在文书草案中载入一种修正程序。

经济损失和“与货物有关的”

41. 与会者指出，“与货物有关的”这一短语取自《海牙-维斯比规则》第四.5.a 条，其用意是涵盖因迟延期间货物的市值下降而造成的损失，而不是涵盖经济损失。与会者提出，如果文书草案打算涵盖纯粹的经济损失，则应使用不同的措词，例如，“承运人对货物灭失或毁损或对交付迟延的责任”。有些与会者表示支持删除“或与……有关”这一短语。另外与会者还认为，加上开头语“在服从于第 16(2)条的前提下”，可以达到从第 1 款中排除经济损失的目的。

42. 对于上述有关“与货物有关的”这一短语的解释以及将其删除是否谨慎，与会者提出疑问。据指出，这一短语的用意不仅是包括对货物的损坏，而且包括因其他情形造成的损害，例如，提单中货物的交付或陈述有误。与会者对删除这一短语表示强烈反对。与会者提出的意见是，如果这一短语旨在涵盖误述和误交情形，最好将其放在单独的条款中，并采用不同的赔偿计算方法。另据指出，如果对这一短语的后一种解释是准确的，那么“与货物有关的”这一短语也应放在第 14 条草案中（A/CN.9/WG.III/WP.36）。与会者在工作组的进一步讨论中指出，“与货物有关的”这一短语也出现在其他几项条款草案中，因此建议秘书处对这一短语的使用进行研究（见下文第 44、58、89 和 91 段）。

可能的备选案文

43. 有些与会者对用 A/CN.9/WG.III/WP.32 号文件脚注 92 转载的备选案文替代第 1 款表示支持。

工作组关于第 1 款达成的结论

44. 经讨论后，工作组决定：

- 第 1 款的案文基本上可以接受；
- “与……有关的”这一短语将置于方括号内放在本条草案和其他条款草案中，供进一步审查和讨论；
- 海事委员会以及工作组成员国和观察员国家将为编写关于各种运输制度下损失和迟延赔偿限额比较性研究报告而向秘书处提供数据，包括任何现有的索赔统计资料；
- 秘书处应当要求海事组织提供关于赔偿限额通货膨胀率的资料；
- 将请秘书处利用现有模式和提议拟订关于赔偿责任限制的迅速修正程序条文草案。

第 2 款

一般性讨论

45. 会议回顾，关于第 2 款，最近曾作过详细的讨论（A/CN.9/544，第 43 至 50 段），赞成保留该款的人和赞成删除该款的人大体上各占一半。会议当时决定，在工作组就第 1 款中载明的责任限额作出决定之前暂且将该款放在方括号内。

交付迟延

46. 与会者提出，对于交付迟延问题，应当用第 2 款中对待货物灭失或毁损的类似方式来处理。但是，有的与会者指出，在国际运输中交付的迟延通常完全可以算作货物在不同运输方式之间的转换（时间），因此，证明迟延在何地发生将比证明被隐瞒的损害在何地发生更容易一些。对此，与会者提出，如果第 16 条草案中迟延损害赔偿的限额保持在低水平，则承运人可能完全没有兴趣去确定迟延的发生地，除非以其他方式要求承运人承担更高的赔偿责任限额。但是，有与会者指出，事实上确定迟延的发生地是符合承运人利益的，以便对造成迟延的当事方提出追溯诉讼。与会者担心这方面的规则是否对货权方过于有利，因为通常难以确定真正的迟延原因，例如铁路承运人造成的一天迟延最终会造成集装箱未赶上装船。赞成和反对就迟延交付写入一条类似于第 2 款的规定意见都得到支持。

工作组关于第 2 款达成的结论

47. 经讨论后，工作组决定：

- 第 2 款的案文将放在方括号内保留；
- 第 2 款的案文中将在方括号内提及迟延交付，以便继续就这一问题进行讨论。

第 3 款

一般性讨论

48. 该款被说成是取自《海牙-维斯比规则》众所周知的集装箱规则。对该款的案文普遍表示支持，但与会者对该款与使用限制性条款之间的相互作用提出问题。与会者还提出在该款中列入货盘，并建议在第 1 条草案中界定“集装箱”时列入货盘。与会者还建议考虑对集装箱采用单独限额的办法，以取代件数限制。

工作组关于第 3 款达成的结论

49. 经讨论后，工作组核准了第 3 款的实质内容，并认为第 1 条草案中的“集装箱”的定义可能需作进一步审议，以确保其包括货盘。

第 4 款

一般性讨论

50. 工作组对第 4 款表示基本上满意。据认为，该款要求在判决之日折算货币的价值，因此，在适用该款时用币值的浮动钻空子是不可能的。与会者提出是否可以将该款最后一句删除，因为该句是照搬其他公约的规定，而且似乎主要是当时利益的产物。有的与会者提出在该款中提及“仲裁裁决的日期”或“最后仲裁裁决的日期”。但有的与会者告诫谨慎从事，不要因改变这条众所周知的案文而产生意想不到的后果。

工作组关于第 4 款达成的结论

51. 经讨论后，工作组核准了第 4 款的实质内容。

第 19 条草案. 责任限制权的丧失

52. 工作组审议了 A/CN.9/WG.III/WP.32 号文件中所载第 19 条草案的案文。

一般性讨论

53. 与会者普遍同意第 19 条草案表明的方针，按照该一方针，对赔偿责任的限制可分为若干例外情况。据认为，文书草案应在多广泛的程度上确认这些例外情况，是一个需要参照针对尤其是根据第 18 条和第 16 条草案规定的此类限制的数额所作决定加以平衡的问题。与会者表示，如果规定了较高的限制，则有理由在实际中使这些限制几乎不可突破。

对第 16(2)条和“迟延交付”的提及

54. 有与会者表示，将故意迟延交付与故意导致托运人经济损失混为一谈是不恰当的。据解释，在某些运输惯例中，承运人“减速航行”、“超额下单”或其他故意迟延交付的做法是很常见的。迟延还可能是由于某个有意的航行决定，其目的是为了保全货物，例如为避免风暴。因此，（在某种情况下可以接受的）故意迟延应当与明知会给托运人带来经济损失而故意迟延区分开来（在这种情况下，应当突破赔偿责任限制）。有与会者建议，在处理迟延问题时，在第 19 条草案和第 16(1)条草案中，应对交付时间已在合同中规定的迟延或没有此类规定时不合理的迟延作出同样区分。有与会者提出下列案文，作为处理迟延交付问题的补充段落：

“索赔人能够证明拖延造成的损失是由于责任限制请求人本人的故意或明知迟延可能造成损失而轻率地作为或不作为所造成的，第……条提及的承运人或任何人无权根据本文书第 162(2)条的规定限制其赔偿责任。”

对第 17 条的可能提及

55. 有与会者表示，应当在列举赔偿责任限制的条款时，提及第 17 条，因为第 17 条同样涉及赔偿责任限制。有与会者在答复时表示，该条草案的目的不是为了规定限制，只是为了提供一种计算赔偿的方法。

契约自由

56. 关于通过当事方之间的合同安排，使赔偿责任限制完全不可突破的可能（可在自由商定的运输合同中作出专门规定，或针对附意合同的情况，在任何运输文件中作出提及），一般的看法是，在承运人故意的过失或轻率行为中，此类合同安排应视为违反了公共政策，文书草案不应予以承认。

57. 不过，有与会者认为，或许有必要在第 19 条中提及运输合同的条款，以体现在何种条件下可以在例外情况中突破当事方之间商定的较高的赔偿责任限制（或较低的限制，这取决于针对第 19 章作出的决定）。有与会者在作出答复时表示，第 18 条已经涉及当事方商定较高限制的情况，而在“航运服务合同”规定较低限制的情况，可能并不属于第 19 章中文书草案的范围。

“货物或与货物有关的损坏”

58. 与会者普遍同意，“与……有关的”应作出同第 18 条草案相同的处理。

“[本人的]作为或不作为”

59. 据认为，证明责任限制权请求人（例如订约承运人）本人的作为或不作为的义务导致赔偿责任的限制实际上接近于不可突破。与会者表示坚决支持将第 19 条草案的范围扩大适用于订约承运人的雇员或代理人的故意或轻率行为。还有与会者建议，应使用“承运人或草案第 14 条之二中提到的任何人的作为或不作为”的行文。还有与会者关注的是如何显示公司实体“个的作为或不作为。”

60. 还有与会者表示坚决支持保持提及责任限制权请求人的个人作为或不作为，而不提及该请求人的雇员或代理人的作为或不作为。据指出，一种实际上不可突破的限制可能会阻止许多诉讼。另据认为，文书草案的目的不是要建立一种替代性的责任制度，进而在文书草案和适用于非海事分包商责任制度之间相互作用方面引起严重困难。可以设想，按照适用于分包商的责任制度，将适用一种根据草案第 19 条可以突破对订约承运人的限制的责任限制。有与会者建议，在出现这类情况时，应当制定一种与草案第 18(2)条相应的规则，以确保如果其行为造成损失的分包商根据文书草案之外适用的法律，受到不可突破的责

任限制的保护，则该限制应扩大适用于根据第 19 条草案应负责的个人。关于有人表示的对公司实体的“个人的作为或不作为”的关注，有与会者指出，此类“公司实体”通常是以法人的形式建立的，在海商法中已经明确规定了“个人的作为或不作为”的概念，据认为也包含此类法人的管理人员。为减少人们的担忧，有与会者建议以“默契或明知的作为或不作为”来取代“个人的作为或不作为”一句。

“轻率”

61. 有与会者表示，提及责任限制权请求人“轻率”行为，是不确切的，各国法庭可能会作出主观解释。有与会者建议，只有在“故意或欺诈性”行为时，才可以突破限制。

工作组就第 19 条草案达成的结论

62. 经讨论后，工作组决定：

- “第 15(3)和(4)条”应修正为“第 14 条之二”；
- 在进一步讨论第 19 章之前，“[或根据运输合同的规定]”应保留在方括号内；
- 应根据秘书处为反映上述建议而编写的修正草案进一步讨论延迟交付问题；
- “个人的”一词应保留在方括号内；
- 关于增加提及第 17 条的建议，或需要在第 19 章的范围内进一步讨论。

第 20 条草案. 灭失、损坏或迟延交付的通知

63. 工作组审议了文件 A/CN.9/WG.III/WP.32 所载的第 20 条草案案文。

第 1 款

第 1 款的宗旨

64. 会上普遍承认第 1 款所设定的推定是有益的。与会者指出，自从这种推定首先出现在《海牙规则》第三.6 条中以来，类似的条文一直是海商法的一个特色，自此以来其实施一直没有造成过重大困难。工作组获悉，该推定列入《海牙规则》是为了纠正由于没有在规定的期限内提供灭失通知而造成完全不能就该灭失提出索赔的情况。《海牙规则》旨在澄清，未能提供此种通知造成的唯一结果是，索赔人不能受益于关于货物损坏是在承运人责任期间和在货物交付给收货人之前所发生的这样的推定。此外，工作组还听到所列举的关于这一

项条文实施上的如下例子：承运人将货物交给了收货人的代理，该代理然后将货物交给了收货人，收货人未对货物进行检查，也未在规定的期限内向承运人发出货损通知。这样的结果是，该收货人将不能受益于该推定，并将被要求证明，货物的损坏发生在向收货人的代理人交付之前。与会者认为，这一项推定的实施既有利于收货人，又有利于承运人，因为收货人从推定中受益并且还可以获得保护，而无需受到一项运输合同可能规定的时间很短的通知期的限制，而承运人则也可以及时得到货损通知，因此可以开始收集仍然可以得到的证据。

65. 然而，有人对第 1 款的必要性提出了质疑，因为其中显然没有规定未能提供所要求通知的法律后果。因为发出通知或不发出这样的通知并不影响第 14 条草案中一般赔偿责任制度所规定的承运人和索赔人各自的举证责任，因此产生的问题是，第 1 款究竟是否必要。鉴于工作组一致同意第 1 款所设定的推定总的来说是有益的，因此会议决定试图对第 1 款的措词加以改进以澄清其实施情况以及未提供通知所带来的后果。与会者还建议，尝试进行重新起草应该澄清提供存在损坏或灭失的通知与提供这种损坏或灭失的证据之间的差别，前者是第 1 款的意图，而后者只是在后来为索赔提出证据而成为必要。

66. 为了反映上述一些意见和建议，向工作组提出了第 1 款案文的以下修改草案：

“1. [收货人或代表收货人行事的人]在交货前或交货时或在灭失或损坏不明显的情况下在交货后[三个工作日][合理时间][交货地____工作日][连续……天]内将载明此种货物[或与货物有关]的灭失或损坏状况的通知交给承运人或实际交付货物的履约方。[法院在判定索赔人是否已根据第 14 条(1)履行其举证责任时[可][应]考虑到未提供此种通知的事实。]收货人和承运人或被索赔的履约方对货物进行过联合检验的，无需就联合检验所查明的灭失或损坏提交此类通知。”

67. 一些与会者欢迎经修改的案文草稿，认为其是一项改进，删除了第 1 款原案文中的推定，并提醒当事方，未提供通知即有可能使其更难以证明其论点。有与会者认为加入方括号内的案文也可以防止法院对未提供通知情况规定其他的制裁。也有人继续支持第 1 款的原案文，特别是因为，该案文是众所周知的，案文存在于其他多个运输制度中，因此案文是许多法域内的法官所熟悉的。对于经修改的案文草案提出的一项保留意见是关于方括号内的句子是否清楚的问题，以及不愿意似乎是在告知法庭应怎样评估证据。此外，对于将第 1 款完全删除也得到了一些人的支持。

发出通知的时间

68. 工作组普遍认为，如果要将第 1 款保留，那么“合理时间”对于将隐蔽的损坏通知承运人或履约方来说是一个不适合的期限，因为其未向商务各方提供明确的指导。与会者指出，《海牙规则》和《海牙-维斯比规则》要求在三天内提供此种通知。会上提出了各种期限，包括 3 天、7 天、10 天和 15 天。还有

人建议，不管如何，为了公平起见，所选择的时间应提及工作日的天数，而不是连续的天数，特别是如果选择的是很短的通知期。

69. 有人对通知期是否应提及“交货地”或“最后交货地”的问题提出了质疑。据建议，案文应为“在实际交货地的……工作日”。据认为，如果通知期很短，在到码头提货的公路承运人将货物交付给收货人之前就到期了，那么，由于通知期的到期就可能产生一个实际的困难，特别是因为该公路承运人不大可能同意作为收货人的代理行事，也不大可能打开货物的包装以便发现隐蔽的损坏。然而，与会者指出，发生这一困难的唯一情况是货运合同是港到港合同，而不是门到门合同，因为该条文旨在解决的是对损坏发生在何地可能产生的含糊不清。有与会者提议，在一项港到港的运输合同中，一俟收货人的代理已控制货物，收货人就应承担风险，但是有人认为，由于大多数合同现在都是门到门合同，因此这一问题产生的可能性要少得多。对这一种论据有人表示支持，据认为，这就是为什么对于把文书草案第 9 条草案中的运输和货代混合合同列入文书草案中应慎之又慎的理由。

70. 对于在某些港口承运人必须将货物交付给国家控制的当事方，例如海关当局的情况下，第 1 款如何实施，与会者也提出了进一步的疑问，因为承运人或收货人都不能控制该货物要经过多长时间才会实际交付给收货人。有人建议，第 1 款中的通知期因此只有在收货人实际收到货物时才开始计算。

71. 普遍的意见认为，七天是适当的通知期。

通知的形式

72. 与会者表示关切的是，第 1 款没有明确规定通知必须以什么形式提出。虽然有人指出，在多数情况下，为了证据的目的，当事方将提出书面通知，不管是否有要求这么做，但是工作组表示主张应指明要么应按《汉堡规则》第 19(1)条的规定和《海牙规则》第三.6 条的规定以书面发出通知，要么应以电子方式发出通知。有与会者认为，工作组尚未审议的第 5 条草案规定，根据文书草案通知应以书面或电子形式发出。

发送通知当事人和接收通知当事人

73. 有与会者就置于方括号内的“[收货人或代表收货人行事的人]”必须提供通知这一词句表示关切。有与会者称，这一要求若获工作组接受，就可能不必要地限制可提供灭失或损坏通知的那一类当事人。此外，有与会者称，应将提供通知的当事人从“承运人或履约方”扩大至包括承运人或履约方的代理人。有些与会者对这些建议表示支持。

74. 有与会者称，必须向承运人或履约方提供第 1 款所规定的通知，但根据文书草案中有关网络系统的设想，文书草案所述规则以外的其他规则也可适用于就特定运输合同陆运段所发生的灭失、损坏或迟延而发送的通知。因此，有与会者建议，宜在第 20 条草案中列入下述一则规定：“如果涵盖最后运输段的运输合同所适用的相应条款已得到遵循，则所规定的损坏通知形式和时限也应被

视为得遵守。”有些与会者赞成该建议。但有一种相反意见认为，内陆运输公约中的通知期限问题与其赔偿责任制度有关，不得将其同该具体背景分割开来。由于第 1 款的法律后果有限，所以不应无谓地将该款复杂化。此外，有与会者注意到，七天的通知期如最终予以保留，则将有助于避免造成混乱，因为该通知期与公路货运公约等某些公路运输文书中所规定的通知期类似。

工作组就第 1 款达成的结论

75. 工作组经讨论后决定：

- 应将第 1 款原案文及拟议的修订稿置于方括号内，供今后讨论；
- 应从第 1 款的原案文中删除“合理时间”这几个字；
- 七天的通知期很合适，应将其列入第 1 款的原案文，可将“连续七天”和“七个工作日”这些词语作为备选案文置于方括号内。

第 2 款

第 1 款和第 2 款之间的区别

76. 有与会者就第 1 款和第 2 款对未予通知问题在处理上的区别表示关注。据指出，鉴于承运人根据第 16(2)款已经获益于就迟延交付所规定的与应付运费同等的低限额的损害赔偿额，所以如以未在 21 天之内发出通知为由限制对迟延交付提出损失索赔，这样做尤为苛刻。还有与会者指出，公约草案已载有关于诉讼时间的条款，在第 2 款所述的情形下拒绝索赔要求是不合理的。有与会者答复指出，第 1 款中的做法目的是处理非明显灭失的通知，此类灭失在对货物进行检查后即可发现，就此尽可能毫无迟延地发出通知符合所有当事方的利益。然而，在第 2 款所涵盖的情形下，所有各当事方很快就会知悉迟延，但缺乏有关就迟延所造成之灭失而索赔的间接损害的信息。有与会者建议延长通知期限，以确定所存在的可能难以查明的间接损害，并就这些损害发出通知。此外，有与会者注意到，《公路货运公约》对未在规定的期限内就迟延造成的灭失发出通知作了同样的处理。

“此类灭失”

77. 有与会者指出，所需的通知应该是对迟延的通知，而不是对灭失的通知。然而，有与会者注意到，当事方很快就会了解迟延的事实，对承运人来说，重要的是必须对迟延的法律后果及由此而造成的其负有赔偿责任的经济损失具有某种确定性。有与会者指出，索赔人很难查明因迟延而造成的间接损失的规模，但有与会者注意到，所需的通知是有关灭失的通知，而不是有关索赔详细情况的通知。有与会者就此提议从该句中删除“此种”这二字以澄清通知的内容，或专门提及第 16(2)款以澄清所提及的是经济损失。有与会者指出，仅使用

“灭失”这个词不足以指明所提及的是因迟延而造成的损失。有与会者表示支持将“这类损失”改为“因迟延而造成的损失”。

“被指称负有赔偿责任者”

78. 有与会者注意到，第 1 款规定向承运人或履约方发出通知，而第 2 款要求向“被指称负有赔偿责任者”发出通知。有与会者指出，该措词的目的是鼓励索赔人在铭记可通知多方当事人的情况下尽早决定向谁提出诉讼，以便确定索赔要求的潜在被告。然而，有与会者支持下述观点，即，这种措词可能会不公平地限制索赔人提出索赔要求，因为不清楚是否有可能向未对其发出通知的当事方提出诉讼。有与会者支持下述建议，即，应该用“承运人”这个词取代“被指称负有赔偿责任者”这一短语。

时限

79. 有与会者注意到，《汉堡规则》就有关因迟延造成的损失的通知规定了 60 天的通知期。有与会者指出，必须发出通知的期限似宜为 21 天，以便向承运人提供确定性，并允许对其潜在的赔偿责任的规模进行评估。还有与会者注意到，第 2 款中的 21 天的时限与《公路货运公约》就有关迟延造成的损失的通知所规定的时限相同。

“交付”

80. 有与会者建议第 2 款应明确“交付”应该为根据合同进行的交付。

工作组就第 2 款达成的结论

81. 经讨论后，工作组决定：

- 应该用“承运人”这个词取代“被指称负有赔偿责任者”这一短语；
- 应该将“这类损失”改为“迟延造成的损失”，同时努力确保所有各语文本中有关“损失”一词的翻译统一。

第 3 款

措词方面的改正

82. 与会者商定将第 3 款中“本章”一词改为“本条”。

“给履约方的通知”

83. 有与会者支持下述建议，即，应将本款结尾句中第二处“履约方”的提法改为“海运履约方”，以顾及工作组将本文书草案的适用限制在海运履约方范围以内的一致意见。有与会者认为，不这样做就会给履约方设定接受文书草案下的通知的责任。有与会者就此指出，该款显然只是指文书草案下的通知，而不是指其他某个运输公约下的通知。有与会者称，如果改为海运履约方，则修改后的短语应该为“一个”或“任何”海运履约方，可能不再需要“交付货物”这一短语。

工作组就第 3 款达成的结论

84. 经讨论后，工作组决定，秘书处应编写一份该款的修订草稿，同时顾及是否应将该款结尾句中的“履约方”改为“海运履约方”，并是否应就这方面的措词作进一步的调整。

第 4 款

一般性讨论

85. 有与会者建议删除第 4 款，关于接近和检查的安排应取决于当事方之间的合作或留待各国法律处理。然而，有与会者指出，该条文的作用很重要，摘自《海牙规则》和《海牙-维斯比规则》，有与会者表示支持保留这一款。

“[有助于][必须提供]”

86. 有与会者建议删除“[有助于]”这个词，保留“[必须提供]”这一短语，删除其前后的方括号。

工作组就第 4 款达成的结论

87. 经讨论后，工作组决定保留第 4 款，删除“[有助于]”这个词，保留“必须提供”这一短语，但删除其前后的方括号。

第 21 条草案. 非合同性索赔

88. 工作组审议了 A/CN.9/WG.III/WP.32 号文件中所载的第 21 条草案案文。

措词事项

89. 与会者一致认为应将该条草案中“履约方”的提法改为“海运履约方”。而且，有与会者注意到，上文第……款所述“就”这个词也载于本条之中。

与第 15(4)款之间的相互关系

90. 有与会者指出，该款是对 A/CN.9/WG.III/WP.36 中第 15(4)款的重复，第 21 条是多余的，应予删除。有与会者就此指出，第 15(4)款的目的是向承运人的雇员和代理人提供所谓喜马拉雅式的保护，而第 21 条草案将文书草案中的抗辩和赔偿责任限制扩大至适用于非合同性索赔。

工作组就第 4 款达成的结论

91. 经讨论后，工作组决定：

- 应在“履约方”这一短语中履约二字之前添加“海运”二字；
- 秘书处应考虑第 15(4)款和第 21 条草案是否多余，如果并非多余，鉴于其关系十分密切，则应考虑是否予以合并；
- 秘书处在审议本条草案时应列入在本文书草案中随处可见的“就”这个字。

第 6 章：与海上运输有关的补充条款

第 22 条草案. 承运人的责任

92. 工作组审议了 A/CN.9/WG.III/WP.32 号文件所载的第 22 条草案案文。

位置

93. 普遍一致认为，由于工作组第十二届会议的审议结果，第 22 条草案的内容可能需要挪至第 14 条草案。

火灾例外

94. 强烈支持删除关于火灾例外的特别规定。据指出，在现代航海中，不需要对火灾问题作特别处理。另据指出，通过第 14 条草案列出的一般规则处理火灾问题特别适宜，因为在大多数情况下，承运人将更能够发现火灾的原因。但是，也有与会者强烈支持保留传统的火灾例外，以避免改变文书草案中各利益方的一般平衡。据指出，取消航行过失的例外已经破坏了这种平衡。在这方面，据建议，文书草案中应当恢复后面这一例外，至少是为了涵盖在强制性领

航的情况下所发生的航行过失（见 A/CN.9/WG.III/WP.28）。这一建议几乎没有获得支持。

95. 关于火灾例外问题可以如何措词，据建议，行文中的“承运人的过失或私谋”等字样可改成“承运人、其雇员或代理人的过失或私谋”。据指出，也许需要在审议第 14 条草案的时候进一步讨论这个问题。

海上救助财产

96. 关于海上救助或试图救助财产问题是否应当与海上救助或试图救助生命问题同等处理，一些与会者表示怀疑。广泛支持增加一项关于合理性的检验标准，其大致措词可以是“为海上救助或试图救助财产而采取的合理措施”。据指出，海上救助财产可以为承运人带来可观的报酬，而对所损坏的货物则无直接或自动影响。

为避免损害环境而作出的合理努力

97. 在讨论海上救助或试图救助财产问题时，有与会者建议，文书草案中应特别提到，为避免损害环境而作出的合理努力应当构成一项免责原因。与会者广泛支持这一建议。

海上风险

98. 工作组普遍一致赞同关于“海上或其他可航行水域的风险、危险和事故”原则的实质内容。

工作组就第 22 条草案达成的结论

99. 经讨论后，工作组决定：

- 文书草案中将保留火灾例外，并将在讨论第 14 条草案时进一步审议这个问题；
- “海上救助或试图救助财产”应改为大致如下的措词：“为海上救助或试图救助财产而采取的合理措施”，也许可单另作为一项；
- 文书草案中应增添大致如“为避免损害环境而作出的合理努力”等措词，也许可单另作为一项；
- 应请秘书处拟订一项修订草案，将第 22 条草案与工作组第十二届会议修正的第 14 条草案合并起来。

第 23 条草案. 绕航

100. 工作组审议了 A/CN.9/WG.III/WP.32 号文件所载的第 23 条草案案文。

一般性讨论

101. 关于第 23 条草案在许多法律制度中是否有用，与会者表示了疑虑。但是，据解释说，根据某些国家现有的案例法，需要有一项大致措词如第 23 条草案那样的条文，才能避免将绕航作为严重违反承运人义务处理。这一解释获得了工作组的一致核准。为了对绕航问题作更完整的处理，与会者提请工作组注意 A/CN.9/WG.III/WP.34 号文件第 38 段所载的第 23 条草案的一项修订建议。特别是，该建议的用意是为了澄清可以由承运人承担赔偿责任的唯一绕航是“不合理的”绕航，而且这一概念将仅涉及（由承运人或由履约方经营的）远洋船舶的航行路线。虽然与会者对第 23 条草案目前的案文和所提出的修订案文都表示支持，但据认为，需要进行进一步的磋商才能最后商定关于绕航规定的措词。

工作组就第 23 条草案达成的结论

102. 经讨论后，工作组决定，第 23 条草案的目前案文连同 A/CN.9/WG.III/WP.34 号文件第 38 段所提出的备选案文将置于方括号内放在文书草案中，以便在今后的一届会议上继续讨论。

第 24 条草案. 舱面货

1. 工作组审议了载于 A/CN.9/WG.III/WP.32 号文件的第 24 条草案的案文。

第 1 款

“(b) ...此舱面系专门适用于运载此类集装箱”

104. 有与会者建议，鉴于第 1(s)条草案中的集装箱的定义非常笼统，因此(b)项应明确规定在舱面上载运的集装箱应是“封闭式集装箱”或“适用于在舱面上载运货物的集装箱”。针对这一问题，有与会者指出，有各种类型的半封闭式集装箱被用于舱面上载货运输。有与会者对(b)项是否确实有必要提出了疑问，因为该款项似乎被(c)项中对在舱面上载运系依照“行业习俗、惯例和做法”的提及所包括。不过，据认为，(b)项和(c)项中两个独立的类别有必要反映可能带来不同法律后果的各种行业做法。

“(c) ... 依照运输合同”

105. 有与会者对在运输合同中批准舱面载货运输所必要的协议提出了疑问，具体而言就是，在提单中提及这种协议是否就足够了，或明确的协议是否是必要的。有与会者认为，在工作组对契约自由问题进行了讨论之后就可较容易地回答这一问题。

工作组就第 1 款达成的结论

106. 经讨论后，工作组决定：

- 在(b)项中，将“集装箱”一词改为“适用于在舱面上载运货物的集装箱”这一短语，并将这一短语置于方括号供继续讨论；
- 应将(c)项中的“不属于本条(a)项或(b)项规定的情形的”这一短语置于方括号内；
- 应将(c)项中的“依照运输合同”这一短语置于方括号内。

第 2 款

一般性讨论

107. 与会者普遍同意第 2 款中阐述的规则的原则。与会者还一致同意，第 2 款的开头短语“根据第 1(a)和 1(c)款……”应改为“根据第 1(a)或 1(c)款……”。

在举证责任和并存原因方面与第 14 条草案的相互影响

108. 有与会者对第 2 款与第 14 条草案(A/CN.9/WG.III/WP.36)的相互影响提出了疑问。据指出，第 2 款背离了第 14 条草案，规定由承运人承担损害的举证责任。尽管有这种背离，据称，承运人对“完全由于”舱面载货运输“造成的”灭失、损坏或迟延交付所承担的责任，可能引起一个关于第 14(4)条草案中所述并存原因规则的难题。

工作组就第 2 款达成的结论

109. 经讨论后，工作组决定：

- 将第 2 款案文的开头短语中的“和”字改为“或”字；
- 应结合第 14(4)条草案对第 2 款进行更详尽的讨论。

第 3 款

总体评议

110. 虽然第 3 款的重点总的来说可以接受，但是与会者普遍认为，应在第 11 章（控制权）和第 12 章（权利的转让）范围内对第三方权利问题作进一步的讨论。有与会者指出，即将进行的关于契约自由的讨论也会对第三方权利问题产生影响。有与会者建议，第 3 款也应适用于第三方依赖非流通运输单证或电子记录的情形，因为问题应是依赖单证或记录而不是其法律内容。

工作组就第 3 款达成的结论

111. 经讨论后，工作组决定，工作组在根据文书草案对第三方权利和契约自由等较广义的问题进行讨论之后，将重新开始对第 3 款作一般性讨论，并讨论是否应将第 3 款加以扩展以使之涵盖第三方依赖非流通运输单证和电子记录的情形。

第 4 款

“承运人和托运人明确约定……的”

112. 有与会者对为何托运人和承运人之间有必要明确约定应在舱内载运货物以打破对舱面载货运输造成的损害负有的责任限制这一问题提出了疑问，而一般做法是货物应当载于舱内，但第 1 款所述情形除外。针对这一问题，有与会者称，只有违反了关于应在舱内载运集装箱的明确约定，才会导致在发生特别有意避免的损害情况下承运人丧失其根据第 4 款规定的责任限制权利。

“完全由于货物装载于舱面而产生的”

113. 有与会者认为，如果承运人违背关于应在舱内载运货物的明确约定而在舱面上方载运货物，则舱面货运输引起的任何损坏均为第 19 条草案所规定的轻率行为所致，承运人从而会丧失限制其赔偿责任的权利。因此，据提议，应删去“完全由于货物装载于舱面而产生的”这一短语。有与会者支持这一提议。

114. 然而，若干其他代表团认为，第 19 条草案所述的轻率或故意行为与第 4 款中在故意造成货物灭失或损坏方面涵盖的情形有明显的不同。所举的一个实例是，整条船的灭失不应导致承运人丧失其在舱面上载运方面的限制，因为在不适当的舱面上载运与货物灭失之间不存在任何因果关系。有一些与会者表示支持关于应保留第 4 款的目前形式的提议。

115. 提出的第三项提议是仅删去“完全”一词。据认为，这样可能有助于使承运人的潜在赔偿责任有所扩展，从而确认承运人未能尊重关于应在舱内载货运输的明确约定的严重性质。也有一些与会者对这一提议表示支持。

删除第 4 款

116. 提出的第四项提议是删除整个第 4 款，特别是如果据称第 19 条草案可涵盖第 4 款所述情形的话。与关于本款的其他三项提议相比，该项提议得到的支持较少。

工作组就第 4 款达成的结论

117. 经讨论后，工作组决定：

- 应将“明确”一词置于方括号内；
- 应将“完全由于货物装载于舱面而产生的”这一短语置于方括号内；
- 还应将“完全”二字置于方括号内；
- 应将整个第 4 款置于方括号内；
- 有必要在未来的一届会议上重新展开对第 4 款的讨论，并应进一步研究该款与第 19 条草案的关系。

第 7 章：托运人的义务

第 25 条草案

118. 工作组审议了载于 A/CN.9/WG.III/WP.32 号文件的第 25 条草案的案文。

“[在服从于运输合同规定的情况下，]”

119. 与会者普遍认为，第 25 条草案中应提及运输合同。不过，有与会者表示，目前的提及所处位置不当。根据这一意见，托运人交付随时准备运输的货物的义务可通过托运人与承运人之间的协议而加以背离，例如，承运人同意使用其设备放置托运人的货物以便将其备妥待运，但是托运人应无法退出关于其负有使货物的状况能承受预定运输的义务的合约。因此，有与会者建议，应删除方括号内的短语，并应在“托运人应交付备妥待运的货物，”这一句之前添加“除非另有约定，”这一短语，并在该句之后添加“并”字。与会者对这一建议未提出具体反对意见，条件是方括号内原先的措词的用意应在本条草案中继续得到体现。在这方面提出的一项进一步建议是删除方括号内的词语，而在第 25 条草案开头处“托运人应”这些字样之后添加“按照运输合同的规定”这一在第 10 条草案中使用的关于承运人义务的短语。

120. 有与会者建议将方括号内的短语整个地从第 25 条草案中删除，以便避免可能推断为有可能通过合同约定来增加托运人的义务。不过，与会者强烈支持保留本条草案和方括号内短语所表示的原则。

关于安全与环境的条例

121. 有与会者建议，通过载列“在不违背有关安全的条例的情况下”这类词语来确认关于运输安全的现行条例。会上就环境保护问题提出了一项类似的提议。

第 25 条草案第二句

122. 有与会者提议删除第 25 条草案第二句，因为其不必要地重复了第一句中所述托运人的义务。不过，有与会者表示担忧，虽然改进第二句中的措词可能是

可取的，但是其中所表示的集装箱规则是本条草案中应予保留的一项单独义务。有与会者表示支持这一立场。

工作组就第 25 条草案达成的结论

123. 经讨论后，工作组决定：

- 文书草案中应保留第 25 条草案；
- 方括号内的关于托运人的义务应服从于运输合同这一原则应予保留，并应删除括号，但是秘书处应根据工作组的讨论情况和所提的建议用适当的措词修改这一条文；
- 秘书处可考虑对第二句的措词作可能的改进，同时保留其含义。

第 26 条草案

124. 工作组审议了载于 A/CN.9/WG.III/WP.32 号文件中的第 26 条草案案文。

一般性讨论

125. 有与会者建议删除第 26 条草案，而不论第 25 条草案是否删除。另有与会者建议应将第 26 条草案同第 28 条草案合并。普遍的看法是，应保留第 26 条草案的实质内容，以平衡兼顾第 25 条中所述有关托运人的义务。

位置

126. 有与会者出于在工作组第九届会议上业已陈述的理由，就第 26 条草案被置于涉及托运人义务的一章表示出种种疑虑（见 A/CN.9/510，第 149-151 段）。普遍的看法是，由于第 26 条草案是对第 25 条草案的一种合乎逻辑的补充，将该条放在这一章是合适的。为纠正正在涉及托运人义务的一章中载有涉及承运人义务的一则条文而造成的明显不一致情况，与会者普遍认为第七章中的诸条草案都应加上标题。有与会者建议还可将第七章的标题大致修订为“托运人的义务及附带事项”。

“根据托运人的请求”

127. 尽管有与会者表示，第 26 条草案中所述义务的行文措词过于主观（例如，使用了“而该指示‘对托运人……具有合理的必要性或重要性’”的提法），但讨论侧重于承运人是否应“根据托运人的请求”提供信息。

128. 一些代表团表示支持删除“根据托运人的请求”这些词语。据解释说，鉴于货物的性质，承运人本来就应主动向托运人提供“具有合理的必要性”的信息。有与会者就此指出，承运人并不一定总是知晓货物的性质，鉴于第 29 条草案就未遵守第 26 条草案的情况规定了苛刻的赔偿责任，所以只有根据托运人的

具体请求方可援用后一则条文所规定的承运人义务。作为替代“根据托运人的请求”这些词语的一种可能备选办法，有与会者建议，受第 27 条草案启发，可在第 26 条草案中采用类似的措词，其内容大致为“除非承运人有合理理由推定托运人已经知道上述信息”。

工作组就第 26 条草案达成的结论

129. 经讨论后，工作组决定：

- 秘书处应就第 7 章各条草案的标题提出建议；
- 应保留第 7 章中第 26 条草案的实质内容，包括“根据托运人的请求”这些词语，以便在今后的届会上继续展开讨论；
- 可能必须进一步考虑上文提出的备选措词。

第 27 条草案

130. 工作组审议了载于 A/CN.9/WG.III/WP.32 号文件中的第 27 条草案案文。

一般性讨论

131. 有与会者表示支持删除(c)项，据称，该项同(a)和(b)项或者说与托运人的义务没有什么共同之处。有与会者为支持删除该项解释说，第 8 章（单证）和第 10 章（指定收货人）已充分述及(c)项中涉及的问题。然而，有与会者敦促工作组对删除这一则条文必须十分谨慎，因为该则条文是受到《汉堡规则》启发而来的，第 8 和 10 章可能未予充分述及。与会者普遍认为可能必须在今后的届会上进一步审议(c)项与第 8 和 10 章之间可能存在的关系。

132. 还有与会者表示支持下述观点，即，(c)项末尾的词语（“除非托运人有合理理由推定承运人已经知道上述信息”）应适用于(a)和(b)项。然而，关于(b)项，普遍的看法是，提供为遵守公共当局条例及其他要求所必需的准确指示和单证的义务有别于(a)项所规定的提供信息的义务，鉴于该义务所依据的公共政策方面的考虑，应避免有任何模棱两可之处，出于这些原因，该义务不应取决于判定承运人可能知悉或不知悉什么。

工作组就第 27 条草案达成的结论

133. 经讨论后，工作组决定：

- 第 27 条草案的总体结构是可以接受的；
- 应保留本条草案的现行案文，包括其划分的三项规定，以便在今后的届会上继续展开讨论；
- 应在(a)项末尾处添加“除非托运人有合理理由推定承运人已经知道上述信息”这些词语。

第 28 条草案

134. 工作组审议了载于 A/CN.9/WG.III/WP.32 号决议的第 28 条草案的案文。

删除第 28 条草案

135. 为简化文书草案的案文，有与会者建议，第 28 条草案应予删除，其执行目的（即托运人和承运人相互提供的信息、指示和单证应做到及时、准确和完整）应直接反映在第 26 和第 27 条草案中。虽然有与会者认为，使信息做到准确和完整的想法已隐含在第 26 和第 27 条草案所确立的提供信息的义务之中，但是与会者普遍认为，出于实际理由并鉴于运输信息和单证经常出现错误，可能有必要同时在第 26 和第 27 条草案中明确提及“准确和完整”。

136. 与会者广泛支持可能由于删除第 28 条草案而使草案变得较为简洁。不过，有与会者对提供“准确和完整”的信息和指示的义务的实质内容表示了疑虑。有与会者解释说，例如在对托运人或承运人而言“具有情理上的必要性或重要性的”指示这一主观概念与具有“完整性”的指示这一较客观的概念之间可能存在着冲突。与会者普遍同意，可能需要在对第 29 和第 30 条草案中所述托运人和承运人的赔偿责任的性质作了澄清之后对这一问题作进一步的讨论。

工作组就第 28 条草案达成的结论

137. 经讨论后，工作组决定：

- 第 28 条草案将予删除，并代之以在第 26 条草案中提及托运人应“及时”提供所需信息和指示，以及提及“所提供的信息和指示必须准确和完整”；同样，应对第 27 条草案加以修正，改为托运人应“及时”向承运人提供“此类准确和完整的信息、指示和单证……”；
- 对第 26 条和第 27 条草案所作的上述修正应置于方括号内，供在审议了第 29 和第 30 条草案所规定的托运人和承运人的赔偿责任之后继续加以讨论。

第 29 条和第 30 条草案

138. 工作组审议了载于 A/CN.9/WG.III/WP.32 号文件的第 29 和第 30 条草案的案文。

关于修订第 29 和第 30 条草案的提案

139. 有与会者提议以大意如下的条文替换第 29 和第 30 条草案：

- “1. 在服从第 25、27 和 28 条的情况下，托运人对承运人或分承运人证明为系由托运人故意造成的或由其过失或疏忽造成的损坏或灭失承担赔偿责任；

“2. 托运人向承运人或分承运人交付了危险货物而未向承运人或分承运人告知该货物的危险性质和必要的安全措施的，以及承运人不可能以其他方式知悉该货物的危险性质和需采取的必要安全措施的，托运人对承运人证明的损坏或灭失承担赔偿责任”。

140. 有与会者解释说，托运人应对因其过失或疏忽而给承运人造成的损害承担赔偿责任。据称，所提议的案文是要在承运人的赔偿责任与托运人的赔偿责任之间保持平衡。所提议的案文的第 2 款是要确立托运人因未向承运人告知某些特定货物的危险性质而负有的严格（无过失）赔偿责任。关于托运人向收货人和控制方负的赔偿责任，据建议这应通过分别提及各当事人之间的合同安排或文书草案外的适用法律来加以论及。据指出，上述提案是基于以下假设提出的，即有必要在文书草案较笼统论及承运人义务的有关各项规定范围内，进一步审议（并在可能情况下添加）第 29 和第 30 条草案目前案文中关于承运人赔偿责任的任何规定。据认为，对于承运人违反第 26 条规定的义务情况，所实行的制裁不应是赔偿责任，而应是承运人丧失其援引第 25 条的权利。

141. 虽然与会者普遍同意，提案中的案文可能需要加以改进，特别是应避免“分承运人”的身份模糊不清，但工作组的审议工作还是以提案中反映的原则为基础。

托运人的赔偿责任以过失为依据的原则

142. 与会者强烈支持适用于托运人的赔偿责任制度一般应以过失为依据这一原则，从而反映文书草案针对承运人确立的赔偿责任制度。关于可能有必要使托运人负有严格的赔偿责任这种情形，建议将下列情形作为一般原则的除外情形：

- 第 27 条草案(c)项涵盖的情形（承运人制定运输单证所必需的信息），这些情形已在《海牙-维斯比规则》第三条第 5 款中以严格的赔偿责任的方式作了论及；
- 第 27 条草案(b)项涵盖的情形（使承运人遵守公共当局的条例或要求所需的信息）。

143. 关于上述除外情形的措词，与会者普遍认为，提案中的“在服从第 26、27 和 28 条的情况下”这一短语可能需要加以修正，不仅应明确规定个别除外情形，而且应澄清，要使托运人根据这一规定承担严格的赔偿责任，托运人就应是违背了其向承运人提供必要的信息、指示或单证的义务。

托运人向收货人或控制方承担赔偿责任

144. 出于旨在替换第 29 和第 30 条草案的案文的提案人提出的理由，有与会者表示支持不论及托运人向收货人承担的赔偿责任。不过，据认为，关于托运人赔偿责任的条款应反映关于承运人赔偿责任的条款的结构，并且可能有必要在稍后阶段重新审议向收货人和控制方承担的赔偿责任问题。

共同责任

145. 有与会者表示支持保留第 29 条初始案文中的备选案文 B 第 3 款，供在稍后阶段继续讨论共同责任问题，这一问题在提案中未予论及。据建议，如果文书草案中最终保留一项关于共同责任的条款，则可能需要有一项调整追索诉讼的行使的条款。

危险货物

146. 关于因据以使托运人严格负有向承运人告知货物的危险性质和必要安全措施的责任的提案实质内容，有与会者表示担心所提议的规则可能是不必要的，其效力不确定、不可预测并且对托运人过于苛刻，特别是考虑到一些国家的现行判例法，根据这种判例法，有些货物虽然在运输之前不能被确认为是危险的，但是以后可被审理该项索赔的法院仅仅以其造成了损害而宣布为是危险的。有与会者表示，危险货物问题已在文书草案的例如第 27 和第 12 条草案中得到充分的论及，这些条款草案适当地避免使用“危险货物”概念本身。还有一些意见认为，可通过提及《汉堡规则》第 13(2)条或通过在第 27 条草案中添加托运人负有向承运人告知货物的危险性质的义务，来论及危险货物问题。

147. 讨论的重点是危险货物的定义。与会者普遍认为，如果保留一项明确提及危险货物概念的条款，则应在文书草案中提供一项定义。据称，唯一可加以参考的是《国际海上运载有害和有毒物质造成损害的责任和赔偿公约》中提供的定义，但是与会者对在一项国际贸易法文书中采用这样一项定义是否合适表示了相当多的疑虑。有与会者表示支持在定义中论及在运输期间变得危险的货物问题。

工作组就第 29 条和第 30 条草案达成的结论

148. 经讨论后，工作组决定：

- 第 29 和第 30 条草案中关于承运人的赔偿责任的各个方面应有助于继续根据那些具体涉及承运人的义务的条款进行讨论；
- 应对第 29 和第 30 条草案整个地加以修订，以反映托运人的赔偿责任应以过失为依据这一一般性原则；
- 应规定该一般性原则的除外情形，并应在托运人未能满足第 27 条草案 (b)和(c)项的要求的情况下保留严格的赔偿责任规则；此类除外情形应置于方括号内；
- 作为另一项选择，还应加上方括号列入类似《海牙规则》第三条第 5 款的一项规定；
- 第 29 条草案备选案文(b)第 3 款 (A/CN.9/WG.III/WP.32) 应予保留，供在未来一届会议上继续加以讨论；

- 应根据托运人因所提供的关于货物性质的信息不充分或有缺陷而负有严格的赔偿责任这一原则，在文书草案的适当之处添加一项关于危险货物问题的具体规定；
- 应提供一项关于“危险货物”概念的广义定义；在拟订这一定义时，请秘书处考虑到其他现有国际运输文书并论及在运输期间变得危险的货物的问题。

第 29 条之二草案

149. 工作组审议了一项关于在文书草案中列入第 29 条之二草案的提案（A/CN.9/WG.III/WP.34，第 43 段）。

原因

150. 与会者对第 29 条之二草案的范围提出一些问题。与会者提出，只有当货物的迟延、货物的灭失或货物的毁损是由于托运人在重大方面谎报造成时，承运人的赔偿责任才应予以免除。据认为，该拟议条款草案中不提及原因，并不是一种新的做法，就此与会者提到《海牙—维斯比规则》第四.5.h 条的相应规定。普遍看法是，第 29 条之二草案载列了一个涉及重要问题的众所周知的规定，应当放在方括号中列入案文，以反映对原因问题提出的保留意见。

迟延

151. 对于第 29 条之二草案中列入因迟延造成的损失，与会者提出问题，特别是因为《海牙—维斯比规则》的相应规定并未包括迟延损失费。普遍看法是，在这段案文的前后加上方括号也将反映对列入迟延损失费表示的保留意见。

位置

152. 与会者认为，应当考虑到第 14 条草案可能已经管辖托运人在重大方面谎报的情形这种可能性。工作组商定，在决定第 29 条之二草案置于文书草案何处最合适的问题时，秘书处将审议第 14 条草案。

工作组关于第 29 条之二草案达成的结论

153. 经过讨论，工作组决定如下：

- 第 29 条之二草案的案文应当放在方括号内列入文书草案；
- 关于原因问题和是否列入迟延损失费的问题，将在今后的届会上讨论；
- 秘书处将考虑把第 29 条之二草案放在关于承运人赔偿责任的第五章中。

第 31 条草案

154. 工作组审议了载于 A/CN.9/WG.III/WP.32 号文件中的第 31 条草案案文。

一般性讨论

155. 与会者提醒工作组注意，在可能涉及三类托运人中，即单据托运人、合同托运人和实际托运人，第 31 条草案打算涉及的是运输单证中指明为托运人的船上交货卖方的地位（见 A/CN.9/510，第 164 段和 A/CN.9/WG.III/WP.21，第 118 至 122 段）。另据指出，一般而言，该条文意在套用第 36(3)款中关于承运人身份的规定，因此有的与会者建议或许应当统一该款和这一条文的用词。与会者普遍认为，在第 31 条草案之下可能出现的最常见的情形是，请求更改运输单证上的托运人的名称。还一致认为应作进一步调查，以确定未在运输单证中指明任何托运人的问题是否是一个足以有必要在这一条文中加以审议的普遍问题。

“承担对托运人规定的职责和赔偿责任”

156. 关于第 31 条草案的用意是规定合同托运人的职责和赔偿责任将转移给实际托运人或单证托运人，还是说有一种连带责任，与会者提出问题。与会者针对这一问题指出，第 31 条草案的用意，不是说不合同托运人规定职责和赔偿责任，而对单证托运人规定职责和赔偿责任，而是说除了对合同托运人规定职责和赔偿责任之外，还对单证托运人规定职责和赔偿责任。对于是否应当对单证托运人规定所有对合同托运人规定的职责和赔偿责任，与会者提出关切。据指出，可取的做法或许是只在合同托运人身份不详的情况下适用第 31 条草案，但要注意保证一点：无论是否知道合同托运人的身份，单证托运人提供虚假的或不准确的资料就应承担赔偿责任。普遍看法认为，在进一步审议就本条草案提出的问题之前，“承担责任和赔偿责任”这一短语应加上方括号。

“接受运输单证或电子记录”

157. 与会者担心，使用“接受”一词不准确，给解释本条草案留出过宽的余地。虽然有的与会者认为“接受”一词准确地反映了单证托运人在可转让单据的情况下成为第一持有人的情形，但有的与会者指出，使用另一个词如“收到”可能更可取，因为引起的问题少一些。普遍看法是，“接受”和“收到”这两个词都应放在方括号内。

工作组关于第 31 条草案达成的结论

158. 经讨论后，工作组决定：

- 第 31 条草案的基本意图可以接受，但应进一步考虑这一条款的确切范围，而且当合同承运人的身份不详时这一条款是否只应是一种默认规则；
- “承担责任和赔偿责任”这一短语应放在方括号内；
- “接受”一词应当同“收到”一词一道放在方括号内供今后讨论。

第 32 条草案

159. 工作组审议了载于 A/CN.9/WG.III/WP.32 号文件中的第 32 条草案案文。

一般性讨论

160. 会议一致认为有必要在文书草案中写入一个象第 32 条草案的条文。据认为，第 32 条草案试图套用第 15(3)款的案文（A/CN.9/WG.III/WP.36），该款涉及履约方对任何受其委托履行运输合同为承运人规定的任何职责的人的作为和不作为的责任，而且事实上这两个条文使用的措词几乎如出一辙。有些与会者对哪些人可以列入第 32 条草案提出疑问，但据指出，“任何受[托运人]委托履行本章为托运人规定的任何职责的人”这一短语已经充分地明确了该款对哪类人适用。还有与会者担心，第 32 条草案是否充分明确了托运人的赔偿责任应以过失为依据这项一般规则，但据指出，“就如同该作为或不作为系托运人本人的作为或不作为”这一短语充分明确了评价赔偿责任的依据。普遍看法是，第 32 条草案的案文应按其现在的写法保留。

工作组关于第 32 条草案达成的结论

161. 经讨论后，工作组决定：

- 第 32 条草案的基本结构可以接受，目前的案文应予保留以供今后讨论；
- 就本条草案与第 11(2)款和第 29 条之二草案之间的相互作用提出的问题，应当在今后的届会上加以审议。

第 9 章：运费

162. 工作组审议了载于 A/CN.9/WG.III/WP.32 号文件中的第 9 章案文。

一般性讨论

163. 有的与会者提出，关于运费的第 9 章是一种涉及纯商业事项的非强制性规定，因此应当删除。对此有的与会者提出，虽然第 9 章是非强制性的，但其规定可能有助于填补商业当事人在其协定中留下的漏洞。另据认为，第 9 章中载

列的某些规定严格地讲并非完全涉及运费问题：第 43(2)款涉及终止托运人的赔偿责任和转移权利；第 44(1)款开头两句中的‘运费已预付’规定旨在为运输单证的第三方持有人提供保护和明确度；第 45 条草案试图在留置问题上求得一定的统一性。有的与会者提出，鉴于这些条文载有一些重要的规则，同时只附带涉及运费，即便普遍希望删除关于运费的这一章，也还是应当保留这些条文供今后审议。与会者普遍同意这一做法，但认为第 45 条草案是例外，据指出，该款过于复杂，涉及的主题事项又过于纷杂，不宜制订统一的法规，因此应当留给适用法律来处理。普遍看法赞成完全删除第 9 章，但一般认为第 43(2)条草案以及第 44(1)条草案的前两句应当保留（并置于文书草案的它处），以便工作组今后加以审议。

工作组关于第 9 章达成的结论

164. 经讨论后，工作组决定如下第 9 章应当删除。第 43(2)条草案以及第 44(1)条草案的前两句应当放在方括号内保留并由秘书处置于文书草案中的适当位置供今后届会进一步讨论。

三. 其他事项

第十四届会议时间安排

165. 有与会者注意到，在委员会第三十七届会议（2004 年 6 月 14 日至 25 日，纽约）批准后，工作组第十四届会议将于 2004 年 11 月 29 日至 12 月 10 日在维也纳国际中心举行。

未来工作安排

166. 为了安排文书草案余下条文的讨论，工作组就完成文书草案的二读工作通过了下述暂定议程：

- 第十四届会议

承运人赔偿责任（第 14、第 22 和第 23 条草案）；
 契约自由（第 2、第 88 和第 89 条草案）；
 管辖权和仲裁（第 72 至第 80 条之二草案）；

- 第十五届会议（2005 年春季，纽约）

运输单证/电子商务（第 3-6 条草案和第 33-40 条草案）；
 控制权和权利的转让（第 53-61 条草案）；
 交付货物（第 46-52 条草案）；
 诉权和诉讼时效（第 63-71 条草案）。

工作方法

167. 工作组获悉，为了加快交换看法，拟订提案并为准备文书草案三读和最后一读而形成协商一致意见，一些代表团主动成立了一个非正式协商小组，以便在工作组闭会期间继续展开讨论。有与会者解释说，非正式协商小组将以相互发送电子邮件（并视情况举行会议）的方式开展工作，所有感兴趣的代表团和观察员都可参加。工作组对这一举措表示欢迎。有与会者希望非正式协商小组能够允许在其工作中在某种程度上使用多种语文。工作组请求秘书处跟踪非正式协商小组的工作，并为有关成员国或观察员在非正式协商后希望就文书草案向工作组提出提案提供方便。

168. 一些代表团强调了在合理的时间内完成文书草案拟订工作的重要性。有些代表团建议将 2005 年或 2006 年定为合理的期限。尽管未就具体期限作出任何决定，但与会者普遍认为，在今后各届会议继续进行讨论的过程中，工作组应当经常注意并定期重新评估总体时间安排的问题。

注

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