



联合国国际贸易法委员会

第三十九届会议

2006年6月19日至7月7日，纽约

第三工作组（运输法）第十六届会议工作报告  
(2005年11月28日至12月9日，维也纳)

目录

	段次	页次
导言 .....	1-7	3
一. 审议情况和决定 .....	8	4
二. 拟订[全程或部分途程][海上]货物运输公约草案 .....	9-239	4
管辖权—第16章 .....	9-84	4
第75条草案：对承运人的诉讼 .....	10-17	5
海牙会议法院选择公约的专题介绍 .....	18	6
第76条草案：排他性管辖权协议 .....	19-40	7
第77条草案：对海运履约方的诉讼 .....	41-44	11
第78条草案：不另外增加管辖权地 .....	45-46	12
第79条草案：扣留和临时或保全措施 .....	47-52	12
第80条草案：诉讼的集中和移送 .....	53-59	14
第81条草案：出现纠纷后达成协议 .....	60-64	15
拟议新增的第81(2)条草案 .....	65-69	16



拟议新增的第 81 条之二草案：确认和执行 .....	70-72	17
管辖权一章的拟议修订案文 .....	73-84	18
仲裁-第 17 章 .....	85-103	23
仲裁一章的拟议修订案文 .....	95-103	25
托运人的义务-第 8 章 .....	104-187	28
第 28 条草案：交付运输 .....	109-120	28
第 29 条草案：托运人提供信息和指示的义务 .....	121-127	31
第 30 条草案：托运人提供信息、批示和单证的义务 .....	128-135	32
第 31 条草案：托运人赔偿责任基础 .....	136-153	34
第 32 条草案：托运人在重大方面谎报 .....	154-156	38
第 33 条草案：关于危险货物的特别规则 .....	157-170	38
第 34 条草案：托运人享有的权利和承担的义务 .....	171-175	41
第 35 条草案：托运人的代理赔偿责任 .....	176-180	42
第 36 条草案：托运人赔偿责任的终止 .....	181-183	43
第 18 条草案：承运人对未提供信息和指示承担的赔偿责任 .....	184-187	43
交付货物-第 10 章，包括承运人的责任期（第 11 条草案）和第 14(2)条草案 .....	188-239	44
第 11 条草案：承运人的责任期 .....	190-208	44
第 46 条草案：接受交货的义务 .....	209-219	48
第 47 条草案：确认收讫的义务 .....	220-222	50
第 48 条草案：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 .....	223-230	50
第 49 条草案：签发可转让运输单证或可转让电子运输记录时的交货 .....	231-239	52
三. 其他事项 .....	240-244	53
第十七和第十八届会议的时间安排 .....	240-241	53
未来工作的计划 .....	242-244	53

## 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公约，这些问题包括适用范围、承运人的责任期、承运人的义务、承运人的赔偿责任、托运人的义务和运输单证。<sup>1</sup>工作组在 2002 年第九届会议开始审议一份[全程或部分途程][海上]货物运输公约草案。关于该公约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.48 号文件。

2. 第三工作组（运输法）由委员会所有成员国组成，于 2005 年 11 月 28 日至 12 月 9 日在维也纳举行了第十六届会议。工作组下列成员国的代表出席了会议：阿尔及利亚、阿根廷、澳大利亚、奥地利、白俄罗斯、巴西、喀麦隆、加拿大、中国、哥伦比亚、克罗地亚、捷克共和国、法国、德国、印度、伊朗伊斯兰共和国、意大利、日本、墨西哥、摩洛哥、尼日利亚、大韩民国、俄罗斯联邦、新加坡、西班牙、瑞典、瑞士、泰国、突尼斯、土耳其、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：古巴、丹麦、多米尼加共和国、芬兰、希腊、印度尼西亚、伊拉克、科威特、拉脱维亚、荷兰、新西兰、挪威、巴拿马、科鲁、菲律宾、罗马尼亚和塞内加尔。

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）、联合国欧洲经济委员会（欧洲经委会）；

(b) 委员会邀请的政府间组织：欧洲联盟理事会、欧洲联盟委员会（欧盟委员会）、海牙国际私法会议、国际铁路运输政府间组织；

(c) 委员会邀请的国际非政府组织：美洲铁路协会、国际铁路运输委员会、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（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）、波罗的海和国际海事理事会、欧洲法律学生国际协会。

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) 临时议程说明（A/CN.9/WG.III/WP.48）；

(b) 秘书处编写的载有公约草案第二次修订稿的说明（A/CN.9/WG.III/WP.56）；

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

(c) 丹麦代表团在工作组第十五届会议上提交的管辖权和仲裁说明 (A/CN.9/WG.III/WP.49) 和芬兰代表团在工作组第十五届会议上提交的适用范围与合同自由说明 (A/CN.9/WG.III/WP.51) ;

(d) 代表挪威代表团在工作组第十五届会议上介绍的控制权说明 (A/CN.9/WG.III/WP.50/Rev.1) ;

(e) 瑞士代表团在工作组第十五届会议上介绍的权利转让说明 (A/CN.9/WG.III/WP.52) ;

(f) 承运人赔偿责任限额对照表 (A/CN.9/WG.III/WP.53) ;

(g) 荷兰有关仲裁的提案 (A/CN.9/WG.III/WP.54) ;

(h) 瑞典代表团提交的托运人义务说明 (A/CN.9/WG.III/WP.55) ;

(i) 荷兰代表团提交的货物交付说明 (A/CN.9/WG.III/WP.57) ;

(j) 美利坚合众国关于在公约草案的管辖权一章第 75 条草案中列入“港口”的提案 (A/CN.9/WG.III/WP.58) ;

(k) 大不列颠及北爱尔兰联合王国关于仲裁的意见 (A/CN.9/WG.III/WP.59) 。

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]货物运输公约草案;
4. 其他事项;
5. 通过报告。

## 一. 审议情况和决定

8. 工作组继续根据载于秘书处的说明 (A/CN.9/WG.III/WP.56) 附件的案文审查[全程或部分途程][海上]货物运输公约草案(“公约草案”), 并讨论了各项提案, 其中包括荷兰关于仲裁的提案 (A/CN.9/WG.III/WP.54) 和美利坚合众国关于在公约草案的管辖权一章第 75 条草案中列入“港口”的提案 (A/CN.9/WG.III/WP.58)。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中。

## 二. 拟订[全程或部分途程][海上]货物运输公约草案

### 管辖权—第 16 章

9. 会上提醒工作组注意, 关于公约草案中的管辖权一章, 工作组先是在其第十四届会议上作了审议 (见 A/CN.9/572, 第 110-150 段), 最近又在其第十五

届会议上作了审议（见 A/CN.9/576，第 110-175 段）。对管辖权条文的讨论以 A/CN.9/WG.III/WP.56 号文件附件一和附件二的案文为基础。

## 第 75 条草案. 对承运人的诉讼

### (c)款中列入关于“港口”的案文

10. 会上重申了一种观点，认为装货港和卸货港应当作为适当的连接因素列入，以此为根据，在根据第 75 条草案对承运人提起的诉讼中确定管辖权（见 A/CN.9/572，第 1280 段；A/CN.9/576，第 121 段和 A/CN.9/WG.III/WP.58）。

11. 普遍支持一项去掉第 75(c)条草案的方括号并保留其中的案文的提议。据指出，把最初装载货物的港口和最后从船上卸载货物的港口增列为管辖权的依据，对于门到门运输合同特别重要，因为它为承运人和货物索赔人提供了益处。与会者指出，承运人一般倾向于在货物通过的港口之一被起诉，而不愿意在代理人收取或交付货物的某一内陆地点被起诉；至于货物索赔人，只要他认为对自己有利，将选择在某一发生毁损的港口对承运人提起诉讼。有与会者解释说，虽然把港口列入可以对承运人提起司法程序的地点清单并不能保证在某一港口提起诉讼，但如果不将它们列入这一清单则肯定无法在某一港口提起诉讼。

12. 为了支持把港口列作第 75 条草案所规定的管辖权的依据的建议，与会者提到这样做的几个益处。其中一项益处是，由于货物的毁损或灭失更有可能是发生在装卸货物的港口发生，较为方便的做法是在发生灭失或毁损的港口审理索赔要求，因为各方当事人都更容易找到证人和取得其他证据。另一个益处是，根据第 77 条草案，港口可能是货物索赔人能够对承运人和履约方提起单一诉讼的唯一地点，从而有可能避免多个诉讼的发生。另外，据认为第 75(c)款草案使被起诉的承运人能够在同一项诉讼中要求有过失的履约方分担责任或给予赔偿。另外，选择港口作为诉讼地，为诉讼当事人提供了一个有吸引力的诉讼地，因为在靠近港口的法院上出庭的律师和法官更有可能掌握海事方面的专门知识，特别是相对于内陆法院的律师和法官而言。另外还指出一点，在有些法域，如果把选择港口作为诉讼地的能力排除在外，就有可能在重大伤亡案件的诉讼合并等方面干扰法院自行管理待审案件的能力。

13. 少数代表团认为，列入一个关于港口的条款会不必要地扩大可供索赔人提起诉讼的法域的数目。有些代表团重申了在工作组早先届会上提出的关于从总体上看没有必要加入管辖权一章的观点，其中有些代表团指出，商业当事人享有同等的讨价还价地位，任何债权只要由他们的保险人代位清偿即可。对此，有的与会者提出，第 75 条草案意在成为一项默认规则；工作组日后关于合同自由的讨论将包括在当事人享有同等讨价还价地位的情况下选择诉讼地的讨论。还有一些观点认为，在第 75(c)条草案中列入港口，将减少公约草案管辖权规定的确定性。

## 实际的或合同规定的装货港或卸货港以及避难港

14. 工作组审议了第 75(c)条草案中的“港口”是指货物实际装卸发生地所在港口还是指合同规定的港口这个一般问题。会上颇受支持的观点是，该条草案应当是指实际装卸港。据认为，虽然合同规定的装卸港和实际装卸港往往可能是一回事，但在有些情况下，例如在涉及避难港时，合同规定的卸货港并不是实际卸货港。另一个例子是多式联运做法，即承运人可能出于操作上的原因而倾向于使用一个非合同规定的卸货港，以便利用一种替代运输手段把货物更快、更便宜地交付给收货人。另一种观点是，运输合同可能仅仅规定只能在某一特定地区的港口交货，或者根本不指明任何港口；因此，所谓合同规定的卸货港并不能就可能的管辖权依据提供必要的确定性。

15. 为了使这一关于港口的条款草案更加清楚明了提出了一些措词上的建议。一是“最初装货”和“最后卸货”这样一些词语的使用应当与第 11(6)条草案中所使用的词语相一致。二是提醒注意不要列入把合同规定的港口和实际港口混在一起的词语，以防可能造成混乱，例如，关于《汉堡规则》第 2(1)条的适用范围规定。

### 第 75 条草案的其他方面

16. 工作组对第 75 条草案的其他两个方面进行了审议。第一个问题是，工作组现在是否能够对第 75(d)条草案中列出的置于方括号内的两个备选案文作出选择。会上表达了一些初步看法，倾向于“指定”一词，认为该词与“约定”一词相比更不容易产生不确定性，于是工作组商定，关于这个备选案文，尚须等工作组就法院选择协定进行讨论之后再作决定。第二，会上提出谨慎对待第 1(aa)款草案中“住所”一词的定义，因为在有些国家的内国法中，“注册机构”即可以是总部机构，也可以是分支机构。

### 工作组就第 75 条草案达成的结论

17. 经讨论后，工作组决定：

- 去掉第 75(c)条草案的方括号，保留案文；
- 请秘书处在注意与第 11(6)条草案等其他有关条文保持一致的情况下改进(c)款的措词，明确该款所指的是实际装货港和卸货港，并尽可能明确地排除避难港；
- 请秘书处对第 1(aa)款草案中住所的定义作出必要调整，以便明确“注册机构”一词的含义。

### 海牙会议法院选择公约的专题介绍

18. 工作组听取了海牙国际私法会议就最近订立的 2005 年《关于选择法院协议的公约》（法院选择公约）的主要条文所作的专门介绍。工作组忆及，《法院

选择公约》中所载有关管辖权的条款来自于排他性选择法院协议以及对与这些协议有关的判决的承认和执行。得到强调的条文之一是第 22 条，该条使缔约国在承认和执行由非排他性选择法院协议指定的法院所下达的判决上得以互惠为基础选择接受《法院选择公约》。海牙会议虽未宣扬任何立场，但却提到，尽管已将乘客和货物的运输排除在公约第 2(2)(f)条的适用范围以外，但有人建议应考虑把公约草案与《法院选择公约》联系在一起。另有人强调指出，即便不存在形式上的联系，但各国仍可在双边基础上自行商定执行由选定法院根据《法院选择公约》的规则而下达的判决。

## 第 76 条草案. 排他性管辖权协议

### 总体讨论

19. 有与会者提醒工作组，工作组第十四届会议和第十五届会议审议了排他性管辖权条款（见 A/CN.9/572 第 130 至 133 段和 A/CN.9/576 第 156 至 168 段）。工作组了解到，秘书处考虑到这些讨论情况的前提下，编写了 A/CN.9/WG.III/WP.56 附件一和附件二中的第 76 条草案。

### 列入排他性管辖权条款

20. 工作组在以下根据从一些代表团收到的起草建议拟定的拟议案文草案的基础上继续进行了讨论：

#### “第 76 条. 法院选择协议

“1. 托运人和承运人约定一缔约国的法院或一缔约国内某一或某些特定法院享有管辖权裁定本公约下产生的或可能产生的纠纷的，该法院或这些法院即享有管辖权，条件是授予此种管辖权的协议以下列方式订立或记录：

“(a) 以书面形式；

“(b) 以任何其他使资料可以检索以便日后备查的通信方式。

“2. 根据第 1 款选择的法院的管辖权具有排他性，条件是授予这类管辖权的协议载于一总量合同中，并且该协议满足下列条件：

“(a) 清楚列明所选法院的名称和所在地，以及各方当事人的名称和地址；

“(b) 符合下列情况之一：

“(一) 该协议是单独谈判达成的；

“(二) 该总量合同载有明确声明，即声明有一项排他性法院选择协议，并在该总量合同中指明其所在地。

“3. 根据第 2 款订立的排他性法院选择协议只有在下列情况下才对非总量合同当事人具有约束力：有关准据法如此规定[，该人被给予有关可以在何处提起诉讼的充分通知，并且诉讼地是根据第 75 条(a)、(b)或(c)项指定的地点之一]。

“[4. 本条不阻碍缔约国按照比第 2 款所规定的较为宽松的条件对法院选择协议给予效力，条件是缔约国在签署或批准时作出相应声明。本款概不阻碍第 75 条(a)、(b)或(c)项指定的法院行使其管辖权。]”

21. 据解释，拟议的第 76 条草案案文旨在主张不应当承认任何排他性法院选择条款的代表团与主张应当承认所有排他性法院选择条款的代表团之间达成妥协。该提案旨在允许愿意更广泛地承认这类协议的国家作此承认，从而为法院选择协议的有效性规定最低共同标准。工作组了解到，该提案体现的折中意在使公约草案能够得到尽可能广泛的批准。

22. 有与会者介绍了该提案的预期适用方式。据指出，拟议的第 76 条意在扩大对排他性管辖权协议的处理，以列入一般性法院选择协议。拟议的第 76(1)条规定了法院选择协议有效性的要求，同时，拟议的第 76(2)条明确了，排他性法院选择条款只能在符合所列最低标准的总量合同中有效订立。另据解释，只有在准据法允许并且括号中所列意在保障第三方权利的其他条件得到满足的情况下，拟议的第 76(3)条才将满足了第 2 款要求的排他性法院选择协议扩大到总量合同的第三方。此外据介绍，拟议的第 76(4)条的作用是允许缔约国按照比拟议的第 2 款所规定的较为宽松的条件对法院选择协议给予效力，但条件是在签署或批准公约草案时就作出声明。最后据解释，拟议的第 4 款中最后一句意在允许第 75 条(a)、(b)或(c)项指定的法院在遇到未满足拟议的第 2 款所规定的要求的排他性法院选择协议时，接受或者拒绝管辖权。

#### 对拟议的法院选择协议制度的一般反应

23. 据建议，公约草案根本不应载有管辖权一章，而是应当延续《海牙—维斯比规则》的做法，即这一问题由当事双方自由决定。对此据指出，《海牙—维斯比规则》下的合同自由可能受到国家一级限制的影响，因而在一项统一文书中对法律进行统一将受到欢迎。有与会者对拟议的第 76 条中规定的机制表示支持，目的是保留接受法院选择协议问题上的现状，同时可以以该机制为起点探索未来可能进行的法律统一工作。

24. 有一种意见是，为了明确起见，排他性法院选择协议的有效性不应当局限于总量合同，而是应当扩大到所有运输合同，有与会者对此表示支持。此外据指出，管辖权一章中对总量合同的任何提及都将取决于关于第 95 条草案中一般总量合同的讨论的结果，该条草案中仍然载有一些置于括号中的案文。针对这些关切问题，据指出，拟议的案文在就法院选择协议进行统一的问题上期望不高，这就要求从一个可能达成一致的起点上出发，据认为最好应将初步适用限制在具有相同谈判能力的有经验的双方当事人这一情形，如限制在总量合同中。另据明确，凡希望将排他性法院选择协议的有效性扩大到总量合同以外其他运输合同的国家，可以根据拟议的第 76(4)条自行这么做。



25. 与会者还提出了其他关切问题，即拟议的第 76 条中的法院选择协议机制要求可能的索赔人进行太多不同层次的调查，以确立适当管辖权，这对索赔人来说既费时，又没有确定性。此外据指出，该提案未解决在地理上相距遥远的托运人有可能需要承担在其他国家进行诉讼的费用的问题。

#### 拟议的第 76(1)条

26. 据指出，拟议的第 76(1)条规定了所有法院选择协议有效性的条件。另据指出，拟议的第 76(1)条中的要求是受《法院选择公约》第 3 条的启发而来的。有与会者表示关切，认为本款中未提及法院的管辖权可能导致为法院在无管辖权的情况下提出管辖权主张提供一个依据，从而无意中废除了国内程序规则。据指出，为了与第 75 条草案和第 77 条草案前导段的类似提及保持一致，拟议的第 76(1)条应当提及法院选择协议中所选择的法院地的国内法所规定的管辖权。

#### 拟议的第 76(2)条

27. 据指出，拟议的第 76(2)条规定了排他性法院选择协议有效性的条件，这些条件与第 95(1)条草案中关于总量合同的有效性的条件类似。除关于单独谈判的条件或总量合同中关于排他性法院选择协议的存在及其所在地的明确声明以外，一项有效的排他性法院选择协议还要求有所选择的法院的名称和所在地以及双方当事人的名称和地址。

28. 有与会者就第 2 款的具体起草提出了建议。有一种意见是，为准确起见，拟议的第 76(2)(b)(-)条应当提及单独谈判达成的总量合同，而不是提及诸如法院选择条款等个别合同条款。据建议，如上文有关第 1 款的部分所述，这一款还应当提及法院选择协议中所选择的法院地的国内法所规定的管辖权。

#### 拟议的第 76(3)条

29. 据指出，拟议的第 76(3)条规定了关于将第 2 款排他性法院选择协议扩大到总量合同第三方的要求。尤其是据指出，排他性法院选择协议必须在总量合同双方当事人之间有效，而所选择的法院必须位于第 75 条(a)、(b)或(c)项草案所指定的法域之一中。此外有与会者要求给予第三方当事人关于可以在何处提起诉讼的充分通知，并且要求有关准据法允许第三方受此约束。

30. 据指出，对“有关准据法”的提及应当解释为对审理案件的法院的国内法的提及，包括其国际私法规则。据建议，为明确起见，应当在案文中对这一解释加以明确。有与会者就“充分通知”要求是否根据适用的国内法来决定提出了问题。

31. 据解释，拟议的第 76(3)条结尾的括号中的案文意在在公约草案中规定一个最低标准，以便使排他性法院选择协议对总量合同的第三方具有约束力，但是法院可以通过其国内法要求在这类协议约束第三方时应有更为严格的标准。此外据指出，删去括号中的案文将把这一问题整个交予有关准据法处理。在这方

面据指出，应删去括号中的案文，以避免在通知要求是否意在改变要求第三方同意受其约束而不是仅仅通知即可的国内法的问题上造成混淆。一项替代建议是以“这类协议被列入合同细节 [或以提及的方式纳入运输单证或电子运输记录]”一语替代括号中的案文。不过有一种意见是，应删去拟议的第 3 款中的方括号，但保留其中的案文，以便列入保护第三方的最低要求。此外据指出，在商业实务中，保护总量合同第三方的需要有限，因为这些第三方实际常常是托运人的附属机构、有关的公司实体或者是货运代理。

32. 另一种意见是，为了更好地保护总量合同第三方，应当以同意替换通知，作为对第三方受排他性法院选择协议约束的要求。在这方面，有与会者提及第 95(6)(b)条草案，其中要求应有对第三方受总量合同条款的约束表示同意。对此据指出，拟议的第 76(3)条涉及诉讼地选择问题，这在某些法域中被视为程序问题，而第 95(6)(b)条草案直接影响到实体权利和义务，因此要求更为谨慎，并要求有更高的保护标准。另一种意见是，要求第三方同意受排他性法院选择协议的约束将不合理地为现行商业做法增添负担，现行商业做法中被运输的货物常常有较长的销售链。

#### 拟议的第 76(4)条

33. 据解释，拟议的第 76(4)条意在允许法院选择协议以比拟议的第 76(1)和(2)条规定更宽松的要求为基础，但条件是缔约国已发出所要求的通知。例如据指出，一法院如位于根据拟议的第 76(4)条的规定承认法院选择协议的国家，并且根据公约草案第 75 条草案享有管辖权，则可以在遇到不符合第 2 款要求的有效的法院选择协议的情况下拒绝管辖权。

34. 据指出，再有一个例子是，如承运人位于承认排他性管辖权条款的国家，而托运人位于不承认排他性管辖权条款的国家，则承运人可以在其本国一家法院申请非宣告式判决或可能的话申请禁诉命令，而托运人将无法根据拟议的第 80(2)条的规定撤回该诉讼。据补充指出，在这个例子中，托运人可以在托运人本国的第 75 条草案法院对承运人提起诉讼，但是由于拟议的第 76(4)条的规定，托运人无法根据拟议的第 80(2)条的规定要求承运人撤回其非宣告式判决诉讼。不过据补充指出，在这一例子中获得非宣告式判决或禁诉命令的承运人将无法在不承认排他性管辖权条款的国家将其付诸强制执行。

35. 据指出，在其他例子中，如上一段所举例子中的托运人在不接受排他性管辖权条款的本国提起诉讼，随后又试图在执行排他性管辖权条款的承运人所在国强制执行其判决，则该判决将因为来自一个无管辖权的法院而被拒绝承认和执行。

36. 另据指出，在上文第 34 段所述情形中，有一个关切问题是，拟议的第 81 条之二和拟议的第 76(4)条共同适用的结果可能是，如根据第 4 款作出了一项判决，则其他法域的法院可能认为它们有义务根据拟议的第 81 条之二对其予以承认。为了明确其他法域的法院可以承认这一裁决但并不是必须作此承认，据建议，可以在拟议的第 81 条之二中添加一句，说明该条不要求一缔约国承认或执行来自其他缔约国的依据拟议的第 76(4)条第一句的适用而作出的裁决。

37. 据建议，为准确起见，拟议的第 76(4)条应当提及“未满足拟议的第 76(1)和(2)条的要求”的法院选择协议，而不是提及“比第 2 款所规定的更为宽松的条件”。在这方面有与会者提议采用如下替代案文：“本条不阻碍缔约国对未满足第 1 款或第 2 款规定的要求的法院选择协议给予效力”，然后接上现有案文“条件是……”。另据指出，由于拟议的第 1 款和第 2 款中未涉及该协议对抗第三方的效力，这一起草建议将允许缔约国对合同双方之间的以及有关第三方的排他性法院选择协议给予效力。另据指出，拟议的第 4 款并非意在许可禁诉命令，其他代表团也未曾建议采取这一做法。

38. 有一种意见是，拟议的第 76(4)条的作用可能导致多重诉讼程序。对此据指出，拟议的机制也会至少在两种情况下减少诉讼程序的数量：一种情况是拟议的第 80(2)条的适用允许提出撤诉请求，另一种情况是拥有管辖权的法院承认排他性法院选择协议但拒绝管辖权。

39. 据建议，对于要求缔约国按照比拟议的第 2 款规定更为宽松的条件对法院选择协议给予效力而作出正式声明，应当代之以不太正式的机制。不过据指出，任何替代机制都应当满足两个预期目的：一是确保由各国政府而不是单个法院作出适用较为宽松条件的决定，二是协助获取关于排他性法院选择条款在其他缔约国发生效力的必要条件的信息。

#### 工作组就拟议的第 76 条达成的结论：

40. 经讨论后，工作组决定：

- 应当根据上文所述的工作组意见修订拟议的第 76 条。

#### 第 77 条草案. 对海运履约方的诉讼

##### 总体讨论以及“[最初]”和“[最终]”

41. 有与会者提醒工作组，将第 77 条草案列入公约草案是根据工作组第十四届会议期间的一项决定（见 A/CN.9/572，第 116-117 段），即设立一项确立对海运履约方的诉讼管辖权的单独条款。据回顾，据认为有两类海运履约方与这方面有关：一类是较为固定的履约方，如搬运公司和港站经营人；一类是并非订约承运人的远洋承运人。据建议，考虑到这两类海运履约方，货物“最初收到”和“最终交付”的“港口”将是适当的管辖权地，这样就应当以“港口”替代“地点”，而且应删去“最初”和“最终”这两个词两边的方括号，而保留其中的案文。与会者一致同意这一建议。

##### 对“一缔约国的法院”的管辖权的提及

42. 有一种意见是，第 77 条草案起始部分有一个与第 75 条草案起始部分同样的问题，这一问题与“在一缔约国的法院……，条件是该院按其在所在国的法律对此享有管辖权”一语有关。据指出，这一段文字不够明确，因为它可能指

法院的国内管辖权或国际管辖权。据建议，应当同时在第 75 条草案和第 77 条草案中将这一段文字加以澄清。

43. 还有与会者提出，关于第 77 条草案中提及的法院必须位于一缔约国的要求有问题。有一种意见是，可以想象到，在某种情况下，第 77 条草案(a)款和(b)款所规定的地点中没有一个位于一缔约国中，这可能导致根据第 77 条草案可能提出索赔的人找不到一个起诉海运履约方的适当管辖权地。尽管第 75 条草案中也规定了关于法院必须位于一缔约国中的要求，但是该规定不会导致同样的问题，因为合同规定的收货地和交货地将提供一个确定的管辖权地。据指出，一个相关的问题是，第 77 条草案(b)款未将港口限制在海运履约方营业所在港口，在索赔是在并非被告营业所在港口的情况下，这可能对被告造成不必要的困难。

#### 工作组就第 77 条草案达成的结论：

44. 经讨论后，工作组决定：

- 删去“最初”和“最终”这两个字两边的方括号，而保留其中的案文；
- (b)款中应当以“港口”一词替代两处的“地点”一词；
- 在第 77 条草案修订案文中考虑案文中关于位于一缔约国中的法院的管辖权和地点的问题以及在并非海运履约方营业所在港口对其提起诉讼的可能性问题。

#### 第 78 条草案. 不另外增加管辖权地

45. 工作组听到一项建议，即应当在第 78 条草案中另外提及第 76 条草案。本条在加入这一参引后获得核准。

#### 工作组就第 78 条草案达成的结论：

46. 工作组在讨论之后决定核准第 78 条草案的案文，但应加入对第 76 条草案的提及。

#### 第 79 条草案. 扣留和临时或保全措施

#### 总体讨论

47. 工作组忆及其第十四届会议（见 A/CN.9/572，第 137-139 段）和第十五届会议（见 A/CN.9/576，第 129-142 段）曾审议过有关扣留和临时或保全措施的条文草案。

## 第 1 款

48. 有与会者建议，可以实现确保有关临时和保全措施的管辖权不受公约草案中所载管辖权条文的影响的目标，以及对第 79(1)条草案可加以简化，这就是通过删除(a)项，并在(b)项末尾处添加“包括扣留”一语。但有与会者支持一种观点，认为本建议未充分述及公约草案与处理扣船问题的现行国际文书之间的关系，这些文书即 1952 年《关于扣留海运船舶的国际公约》和 1999 年《国际扣船公约》（两项扣船公约）。据指出，这些文书中所载条文不仅涉及作为临时或保全措施的扣船事宜管辖权问题，而且还涉及两项扣船公约所规定的对案件实质的管辖权问题。有与会者支持一种观点，认为不管在两项扣船公约下如何对待管辖权问题，都不应增列第 75 条草案所列对承运人的诉讼的一般管辖权依据。有与会者建议，应该把对扣留案件的实质的管辖权问题视为公约冲突事项，最好在公约草案有关最后条款的一章中处理。

49. 还有与会者认为 A/CN.9/WG.III/WP.56 中所载第 79(1)条草案的案文充分述及了公约草案管辖权与作为临时或保全措施实行扣留的管辖权之间关系的相关事项。还有与会者建议可以从备选做法的角度来审议《汉堡规则》第 21(2)条，或者也可以将该事项完全留给各国法律处理。另一种观点认为，可将第 79 条草案全盘移至公约草案中有关最后条款的一章。

### 工作组就第 79(1)条草案达成的结论：

50. 经讨论后，工作组决定：

- 应对第 79(1)条草案的案文加以修改，为此应删除(a)项，在(b)项末尾处添加“包括扣留”一语；及
- 有关公约冲突的单独条文应该把扣留案件的实质问题考虑在内，并应该放在公约草案中有关最后条款的一章中。

## 第 2 款

51. 据指出，鉴于各国法律之间存在的区别，悉数列举所有临时或保全措施的工作十分艰巨，而结果又不确定。因此，有与会者建议删除载有作此列举的第 79(2)条草案，将有关临时或保全措施的定义留给各国法律处理。

### 工作组就第 79(2)条草案达成的结论

52. 经讨论后，工作组决定：

- 应删除第 79(2)条草案的案文。

## 第 80 条草案. 诉讼的集中和移送

### 总体讨论

53. 工作组忆及其第十五届会议曾审议过关于诉讼的集中和移送的一则条文（见 A/CN.9/576，第 147 至 152 段）。工作组获悉，第 80(1)条草案的备选案文 C 系 A/CN.9/576 第 149 段中所载供进一步讨论的商定案文，而第 80(1)条草案备选案文 A 和 B 系工作组可从中加以选择的两份备选案文。建议由工作组加以审议的第 80 条草案的案文把第一款中的备选案文 A 和 B 合在了一起并对第 80(2)条草案作了修改，其内容如下：

#### “第 80 条. 诉讼的集中和移送

“[1. 凡就同一事件而对承运人和海运履约方的共同诉讼，必须在第 75 条和第 77 条共同指定的一个地点提起。[这两条规定中无共同地点的，此类诉讼必须在第 77 条指定的其中一个地点提起。]]

“2. 承运人或海运履约方提起的诉讼直接或间接减损一人根据第 75 条或第 77 条选择诉讼地的权利的，承运人或海运履约方必须根据被告的请求撤回诉讼，并按照被告的选择，在所适用的第 75 条或第 77 条指定的地点之一重新启动诉讼。”

### 第 1 款

54. 有与会者表示应删除第 1 款前后的方括号并保留该款的案文。有与会者认为第 1 款的头一句不会引起争议，其原因是，从逻辑上讲，索赔人想要对订约承运人和海运履约方提起单一诉讼的，就必须在对这两项诉讼都有管辖权的法院提起。与会者普遍同意这一点。

55. 据认为，第 1 款中置于方括号内的第二句更会引起争议，其原因是，该句允许在无法根据第 75 条和第 77 条草案指定一个共同地点时仅在第 77 条草案指定的法域对订约承运人和海运履约方提起共同诉讼。有与会者认为，在此种情形下，对海运履约方加以保护更为重要，有与会者提议还应删除第二句前后的方括号并保留该句的案文。但有与会者对规定承运履约人必须以这种方式受第 77 条草案规定的法域管辖以及对第 76 条草案和第 80(1)条草案之间的相互关系表示持有某些疑虑。举例说，有与会者担心可能会通过在第 77 条草案所涉法域对订约承运人和海运履约方提起共同诉讼而绕开不然可加以执行的专属管辖权条款。

工作组就第 80(1)条草案得出的结论：

56. 经讨论后，工作组决定：

- 在该条文的下一稿中可进一步审议与会者就 80(1)条草案第二句及该款整个条款与第 76 条草案之间的相互关系而提出的一些问题。

## 第 2 款

57. 有与会者表示，第 80(2)条草案的本意是为承运人提起诉讼试图逃避第 75 条和第 77 条草案中所述法域管辖的情形提供一种解决办法。与会者一致认为，本条文的意图并不是阻碍对托运人提起合理的诉讼，例如就运费或货物对船舶造成的损害而提起的诉讼。但有与会者对第 80(2)条草案应完全侧重于意在避开第 75 条和第 77 条草案所述法域管辖的确认式救济诉讼的建议表示持有某种疑虑。有与会者认为第 80(2)条草案还应涵盖在另一诉讼地寻求的禁诉命令，目的是减少当事人对于在何处提起诉讼所拥有的选择。还有与会者建议该条文应局限于要求中止或撤回滥诉，并认为可能无法要求在第 75 条或第 77 条提及的法域重新启动诉讼，尤其是如果这种启动具有时效的话。有与会者针对这个可能存在的问题建议，对于索赔人在必须根据第 80(2)条草案重新启动诉讼上遇到时效问题时可赋予其更多的时间，不过可以结合有关诉讼时效的第 15 章来审议这一问题。

58. 有与会者为了对该条文加以澄清而提出了一个起草建议，即建议删除“直接或间接减损”一语，并代之以“只是为了减损”一语或类似的措词。

## 工作组就第 80(2)条草案得出的结论

59. 经讨论后，工作组决定：

- 在本条文的下一稿中可进一步审议就 80(2)条草案提出的各种问题。

## 第 81 条草案. 出现纠纷后达成协议

### 总体讨论

60. 工作组忆及，其第十五届会议最近曾审议过关于在纠纷产生后就管辖权达成协议的一则条文（见 A/CN.9/576，第 169-171 段）。与会者对该条文的案文普遍表示支持，但先决条件是，为前后一致起见，将按照预计对本章有关管辖权的其他条文所作的修改而对其案文加以审查。

### 格式要求

61. 有与会者询问，当事人达成的协议是否应遵照与第 76(1)条草案所述规定相类似的格式要求，该条规定关于选择法院的协议必须有书面形式或电子手段为凭证。在这个问题上存在着两种观点。一种观点认为，应该对该条草案加以修订以列入与第 76(1)条草案中的规定相类似的格式要求，其依据是，为保护当事人必须要有协议为凭证。有与会者指出，若口头订立协议而事后就法院是否享

有审理案件的管辖权产生纠纷的话，在协议的内容上缺乏凭证就会使当事人之间的纠纷进一步复杂化。

62. 另一种观点认为，不应列入格式要求，因为这将毫无必要地阻碍当事人之间在一旦发生纠纷后通常会进行的谈判。据指出，在实践中，当事人在启动诉讼以前通常会进行谈判，在谈判未获成功时当事人可能会口头或非正式地约定提起诉讼的地点。另据指出，此种约定也可通过一当事人干脆出庭应诉而默示达成。此外，有与会者注意到，即便对当事人大体上提供了强有力保护的《汉堡规则》第 21(5)条也没有对纠纷发生后就管辖权达成的协议的格式要求作出规定。

#### 补充说明

63. 针对某人提出的一个问题，与会者普遍认为，法院不享有管辖权的，本条草案并不会赋予其管辖权。还有与会者澄清道，“出现纠纷后”一语的含义指的是紧随某一航程之后的虽然已经发生损害但法院尚未对索赔加以审理的阶段。

#### 工作组就第 81 条草案得出的结论：

64. 经讨论后，工作组决定：

- 第 81 条草案的案文令人满意，应予以保留，不应增设任何格式要求。

#### 拟议新增的第 81(2)条草案

65. 有与会者建议第 81 条草案应该为第 81(1)条草案，并应该把以下案文作为第 81(2)条草案纳入公约草案：

“虽有本章以上各条款的规定，被告申明应诉的所在地缔约国法院应拥有管辖权。在申明应诉是为了对管辖权提出反驳的情况下，本规则不适用。”

#### 总体讨论

66. 关于拟议的第 81(2)条草案，与会者对该案文普遍表示支持。有与会者认为，之所以需要第 81(2)条草案是因为被告必须能够纯粹为了对法院的管辖权提出反驳而申明应诉。此外，据认为把该款作为同一条草案的第二款放在第 81 条草案中是合乎逻辑的，因为这样就可以明确，第 1 款即原第 81 条草案所涉及的是在纠纷发生后但在法院审理以前就管辖权达成的协议，而第二款所涉及的是法院对索赔加以审理后的纠纷。有与会者表示，没有迹象显示如果被告申明应诉以便对管辖权提出反驳则所有法院都会以同样的方式看待此种应诉，但插入这一款仍可在在这方面具有协调统一的好处。



67. 不过也有与会者表示这条草案可能会被视为与当地程序法相冲突，与会者一致认为该款草案应纳入“根据……的法律”的措词或提及了当地法律的类似案文，目的是确保当地的程序法得到尊重。有与会者针对一个问题另行解释道，该款的本意是表明申明应诉所在法院不承担接受管辖权的义务。

68. 有与会者针对某人提出的一个问题解释道，“为了对管辖权提出反驳而申明应诉”的词句并不妨碍对法院管辖权提出反驳的被告同时对索赔的实质内容提出反驳。此外，关于一旦申明应诉即便不在第 75 条、第 76 条和第 77 条草案的范围以内法院是否仍可以主张管辖权的问题，有与会者解释道这将根据当地程序性规则而定。

**工作组就拟议的第 81(2)条草案得出的结论：**

69. 经讨论后，工作组决定：

- 应将第 81 条草案的段落号重新编为第 81(1)条草案，并对其标题加以修订；
- 应该把上述第 81(2)条草案的案文插入公约草案；及
- 在以后的草案中应考虑到与会者就当地程序法提出的问题。

**拟议新增的第 81 条之二草案 确认和执行**

70. 有与会者建议把新增的第 81 条之二草案的下述案文纳入公约草案，以作为第 81(2)条草案：

“第 81 条之二. 确认和执行

“1. 根据本公约拥有管辖权的一缔约国法院所作出的裁决，有权根据被请求予以确认和执行裁决的另一缔约国的法律而在该另一缔约国获得确认和执行。

“2. 本条不要求一缔约国确认或执行另一缔约国以适用第 76(4)条第一句为基础的一项决定。”

**总体讨论**

71. 有与会者指出，第 2 款草案之所以有必要是因为据认为，如果没有这一条的话，第 1 款草案就可能会被解释为是指一项判决即便违反了当地程序性规则法院也必须加以执行。有与会者解释说，第二款的本意是澄清，本条文不要求一国确认或执行根据本国法律本来也无法加以执行的判决。

**工作组就拟议的第 81 条之二草案得出的结论：**

72. 经讨论后，工作组决定：

- 应该把第 81 条之二草案列入公约草案，以作为今后讨论的基础，但必须对案文作必要的修订，以照顾到在措词上对有关管辖权的整个一章所作的修改。

## 管辖权一章的拟议修订案文

### 总体讨论

73. 根据工作组就 A/CN.9/WG.III/WP.56 所载公约草案中关于管辖权的一章进行的讨论情况（见上文第 9-17 段和第 19-72 段）和拟议的新案文，一些代表团提出了该章的如下修订案文，其中包括一项关于区域经济一体化组织的条款（拟将该条款列入关于最后条款的一章）：

#### “第 1(xx)条 “有管辖权的法院”

“有管辖权的法院”系指缔约国内根据本国法院间管辖权内部划分规则对某一事项可行使管辖权的法院。

#### “第 75 条. 对承运人的诉讼

除非运输合同载有根据第 76 条规定而有效的排他性选择法院的协议，下列地点之一在某一法院的管辖范围之内，原告有权在该处具有管辖权的法院根据本公约提起司法程序：

- “(a) 被告的住所；
- “(b) 合同规定的收货地或合同规定的交货地；
- “(c) 货物最初的装船港口；或货物最终的卸船港口；
- “(d) 根据第 76(1)条为此目的而指定的任何地点。

#### “第 76 条. 选择法院的协议

“1. 托运人和承运人约定某一有管辖权的法院享有管辖权可裁定本公约下可能产生的纠纷的，该法院即享有非排他性管辖权，但授予此种管辖权的协议的订立或凭证须符合下列条件：

- “(a) 有书面形式<sup>2</sup>；或
- “(b) 采用其他任何通信手段，而该手段可使信息得以调取以备日后查用。

---

<sup>2</sup> 形式要求将在第 3 条下规定。

“2. 只有经合同各方当事人协议约定并且授予管辖权的协议符合下列条件的，根据第 1 款所选择的法院才具有对合同当事人之间纠纷的排他性管辖权：

“(a) 协议载于总量合同中，该合同清楚列明各方当事人的名称和地址，并且

“(-) 系分别谈判而成；或

“(二) 其中含有一则显著声明，指出订有一项排他性的选择法院的协议，并在总量合同中指定了该法院的所在地；

“(b) 清楚列明所选法院的名称和所在地。

“3. 只有符合根据受理案件的法院的[国际私法][冲突法规则]所确定的适用法律，并且符合下列条件的，根据第 2 款订立的排他性选择法院的协议才对非属总量合同当事方的人具有约束力：

“(a) 该人被给予有关可提起诉讼的所在地法院的充分通知；

“(b) 诉讼地在第 75 条(a)、(b)、(c)或(d)项指定的地点之一。

“4. 以服从第 5 款为前提，本条不阻碍缔约国对不符合第 1、2 或 3 款的选择法院协议给予其效力。此类缔约国应[向\_\_\_\_\_]发出相应的通知。

“5. 第 4 款或根据第 4 款而有效的选择法院的协议，概不阻碍第 75 条(a)、(b)、(c)或(d)项指定的位于不同缔约国的法院对纠纷行使其管辖权和根据本公约对纠纷进行裁定。除本条规定外，在根据本公约[对承运人]提起的诉讼中，一切选择法院的协议均不具排他性。

#### “第 77 条. 对海运履约方的诉讼

“在根据本公约对海运履约方进行的司法程序中，下列地点之一在某一法院的管辖权范围内的，原告可选择在该处有管辖权的法院提起诉讼：

“(a) 海运履约方的住所；

“(b) 海运履约方的最初货港，或海运履约方的最终交货港。

#### “第 78 条. 不另外增加管辖权地

“以符合第 80 条和第 81 条为前提，不得在非第 75 条、第 76 条或第 77 条指定的法院根据本公约对承运人提起司法程序。

“第 79 条. 临时或保全措施

“本公约任何规定概不影响对于实行临时或保全措施，包括对于实行扣留的管辖权。[除非符合下列条件，采取临时或保全措施所在地国家的法院不享有根据案件实质裁定案件的管辖权：

“(a) 符合本章的要求；或

“(b) 一项国际公约按其适用规则适用于该国的，该国际公约作出如此规定。]

“第 80 条. 诉讼的集中和移送

“1. 除非有一项根据第 76 条而有效的排他性选择法院的协议，凡就同一事件而同时对承运人和海运履约方提出一项共同诉讼的，该诉讼只可在第 75 条和第 77 条共同指定的一个法院提起。无这类法院的，该诉讼必须在第 77(b)条指定的所可能存在的一个法院提起。

“2. 除非有一项根据第 76 条而有效的排他性选择法院的协议，承运人或海运履约方提起的诉讼[将影响][仅旨在影响]一人根据第 75 条或第 77 条选择诉讼地的权利的，承运人或海运履约方必须根据被告的请求撤回该诉讼，并可按照被告的选择，在所适用的第 75 条或第 77 条指定的法院之一重新启动诉讼。<sup>3</sup>

“第 81 条. 纠纷发生后的协议和被告已申明应诉时的管辖权

“虽有本章以上各条款：

“(a) 纠纷发生后，纠纷各方当事人可约定在任何有管辖权的法院解决纠纷。

“(b) 被告申明应诉所在的有管辖权的法院，对各方当事人拥有管辖权，该法院根据其规则享有的管辖权不受争议。

“第 81 条之二. 确认和执行

“1. 根据本公约拥有管辖权的一缔约国法院所作出的裁决，应可根据被请求予以确认和执行裁决的另一缔约国的法律而在该另一缔约国获得确认和执行。

“2. 本条不适用于根据第 76(4)条享有管辖权的另一缔约国作出的裁定。

---

<sup>3</sup> 原始诉讼在时效期内提起但重新启动的诉讼不在时效期内的，可能需要对这类情形安排诉讼时效的规定。

### “第 XX 条. 区域经济一体化组织的加入

“1. 由主权国家组成并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、认可或加入本公约。在此情况下，区域经济一体化组织享有的权利和负有的义务应与缔约国相同，但仅限于该组织对本公约管辖的事项具有管辖权的范围。当本公约须考虑缔约国的数目时，除区域经济一体化组织中已成为本公约缔约国的成员国之外，该组织不应算作一个缔约国。

“2. 区域经济一体化组织在签署、批准、接受、认可或加入时应向保存人提出一项声明，指明对本公约所管辖的哪些事项上的管辖权已由该组织成员国转移给该组织。根据本款提出的声明中所指明的管辖权分配如发生任何变化，包括新移交管辖权的情况，区域经济一体化组织应迅速通知保存人。

“3. 按情形需要，本公约中凡提及一“缔约国”或“各缔约国”之处，均同等适用于区域经济一体化组织。

74. 工作组听取了就管辖权一章提出修订案文的一些代表团所作的简短报告。据报告称，在工作组对管辖权的条文草案兴趣和意见不一的背景之下已达成了一种微妙的妥协，并且这已在修订案文中得到反映。有与会者指出，尽管无法完全做到有关管辖权的条文的协调统一，但据认为，已实现的妥协可以为工作组所接受，因为这种妥协被视为比备选案文更为可取，后者把管辖权排除在公约草案之外。

75. 特别是考虑到各种问题的复杂性，与会者普遍支持经修订的条款中所述的拟议妥协。有与会者认为已认真兼顾各方利益。据指出，对折中案文草案的实质内容加以删除或修订都会破坏已经实现的妥协。

76. 有与会者针对希望对第 76(4)条草案加以澄清的要求指出，通知要求的目的是指明缔约国已就第 4 款作出政策性决定，而不是由一缔约国国内的具体法院决定其是否选择适用第 4 款。还有与会者解释说，此种通知的本意并不是一定要求缔约国对其法律作出修改，而是要求一缔约国告知世界其是否将在没有第 2 款所述条件那样严格的条件下赋予排他性选择法院协议以效力。

77. 有与会者还就第 76(4)条草案下的通知要求指出，保存人可能不宜接受各国法律的内容，据认为，拟议的此种性质的通知可能涉面很广，甚至包括案例法，而且可能需要译成其他语文，会给保存人带来各种行政问题，从而可能会构成不利于公约草案获得通过的一个障碍。有些与会者就这些关切表示，此种通知既可以由关于缔约国是否适用第 4 款的十分简单的声明组成也可发送给非保存人的组织收集和散发。与会者普遍认为稍后应对该问题作进一步讨论。

78. 有与会者对管辖权一章的结构表示关切，因为第 75 条草案只涉及对承运人提出的索赔，而其后的第 76 条草案同时规范针对托运人和承运人的诉讼，但看来除第 76 条草案外，其后各条款均未论及承运人对托运人提出的诉讼。有与会者认为，这并非第 75 条草案方面的一个疏忽，其原因是整个这一章所实现的妥协的目的是，即便承运人可能已在运输合同中列入排他性管辖权条款，但货主

仍得以有机会利用合理的诉讼地来解决纠纷。有与会者就此建议删除第 76(5)条草案中“对承运人”词句前后的括号，目的是使承运人受其所选定的排他性管辖权诉讼地的约束。但在有关该章总体结构的问题上，有与会者认为第 81 条之二的本意是想适用于在承运人对托运人的合理诉讼上所作的裁定，如果不合该本意，就应对第 81 条之二草案的案文加以调整。

79. 还有与会者对第 81 条之二草案的意图是否清楚明了表示关切。有与会者认为，该条款意味着第 81 条之二草案不要求根据第 76(4)条草案发出通知的国家承认对管辖权条款的排他性不予承认的国家所作的判决。与会者一致认为，如有必要的话应对第 81 条之二草案的案文加以澄清以反映这一立场。

80. 另有与会者对第 76 条草案第 4 款和第 5 款之间的关系表示关切。由于第 76(4)条草案被认为是有关这一章的折中案文的核心内容，据称必须确定为什么该款的起始语使其服从于第 5 款。据认为，尤其不应该让第 4 款服从于第 5 款的第二句，而应将该款作为第 76 条草案下的单独一款。

81. 还有一些与会者发表了若干看法，重申不应将有关管辖权的任何条款列入文书草案这一立场。另据称，尽管妥协的精神值得赞赏，但修订条款在推动统一方面做得不够，会造成选择法院并提出多种诉讼，从而会降低确定性并增加诉讼当事人的费用。另有与会者重申，文书草案应赋予排他性管辖权条款充分的效力，所谓此种做法对第三方不公平的观点是站不住脚的，其原因是可以争取得到保险，而且第三方始终可以从公共渠道或从承运人本人获取有关管辖权的信息。

82. 有些与会者就行文措词提出了一些建议。已取得共识的一个建议是，在第 76 条(a)和(b)项草案之间列入“及”一词。在措词上的另一个建议是将第 81 条之二(1)草案中的“根据缔约国的法律”一语改为“以服从缔约国法律规定的条件为前提”的词句，目的是使该条草案更为清楚明了。还有与会者认为第 81 条之二草案的措词可以严厉一些，并可暗示，根据第 76(4)条草案行事的法院对在同一条草案下行事的另一个法院所作出的判决可以不予承认。另据指出，上文第 70 段所载第 81 条之二草案第 2 款早先的一稿较为可取，因为有些国家一般要求将第 81 条之二草案第 1 款作为承认判决的法律依据，而第 2 款则允许这些国家对依照第 76(4)条草案作出的裁决给予承认。还有与会者建议第 76(3)条草案应载列明确的冲突法规则，以确定管辖第三方的法律。

83. 关于区域经济一体化组织的参与的第 XX 条草案未作讨论。

#### 工作组就拟议的管辖权一章达成的结论：

84. 经讨论后，工作组决定：

- 第 16 章拟议案文草案中所载的折中意见可以接受并且已被接受，但在根据第 76(3)条草案向第三人发出通知的问题上持有一些保留意见；
- 在第 76 条(a)和(b)项草案之间应列入“及”一词；及
- 应根据以上各段所述意见审议在行文措词上的其他建议和解释。

## 仲裁—第 17 章

### 总体讨论

85. 与会者提醒工作组说，工作组第十四届（见 A/CN.9/572，第 151-157 段）和第十五届（见 A/CN.9/576，第 176-179 段）会议已审议了关于仲裁的一章。据回顾，在工作组那两届会议上曾发表了强烈的意见。一种意见是，仲裁自由原则已根深蒂固，现有的仲裁文书，例如 1958 年《承认及执行外国仲裁裁决公约》（纽约公约）和《贸易法委员会国际商事仲裁示范法》，提供了仲裁的适当框架，因此，公约草案中可省去这样一章。另一种意见是，纠纷的各方当事人应当能够诉诸于仲裁，但仲裁不应当可被当事人用以规避公约草案第 75 条草案所列出的管辖权依据。

86. 有与会者向工作组解释了 A/CN.9/WG.III/WP.54 所载的提案的实质内容。据指出，该提案的用意是就第十四届和第十五届会议上发表的关于仲裁的意见努力达成一项折衷。据称，这一折衷的主要方面是删除关于仲裁的整个一章（见 A/CN.9/WG.III/WP.54，第 5(e)段），并在公约草案中增添第 78(2)条草案（见 A/CN.9/WG.III/WP.54，第 5(b)段），这样做的用意是确保无法规避公约草案中关于管辖权的规则。提案的另外一个方面是在第 81 条草案中增加一些词语，使当事人之间关于出现纠纷交付仲裁的任何约定具有效力。最后，据解释，如此折衷的用意是通过规定关于班轮行业最低限度仲裁规则而维持海上运输业使用仲裁的现状，但同时又通过增添第 81 条之二草案为非班轮业提供仲裁自由（见 A/CN.9/WG.III/WP.54，第 5(e)段）。

87. 另外，与会者就 A/CN.9/WG.III/WP.59 中发表的评论作了解释，其中指出参见该文件的最后一段，该段称，鉴于海运业总体上广泛依赖仲裁，因此公约草案中最适当的解决办法将是载列一项不加限制的条款，允许运输合同中的仲裁协议具有可执行性。

### 无限制的仲裁自由

88. 会议支持一种观点，认为公约草案应当允许运输合同中的仲裁协议具有不受限制的可执行性。据指出，对于运输合同方面的纠纷，仲裁是全世界一种极为普遍的解决纠纷形式。关于是否需要通过减少班轮业的仲裁自由来捍卫公约草案中规定的管辖权制度，与会者提出了怀疑，因为班轮业从未对仲裁加以广泛使用，据称也不可能通过这做作来阻挠管辖权。另外，与会者还提出谨防有可能对仲裁的管理过度严厉，从而影响其有效性。

### 《汉堡规则》中的仲裁条款

89. 与会者还表示认为，工作组应考虑通过与《汉堡规则》第 22 条所载的条文相类似的仲裁规则，这些规则已列入 A/CN.9/WG.III/WP.32 和 A/CN.9/WG.III/WP.56 的仲裁篇章供审议。据称，这些规则的一个优点是已经成为谈判达成的折衷产物。有些与会者对这一看法表示支持。然而据称，《汉堡规则》做法的一个

困难是因为允许在一系列不同的可能地点之一进行仲裁而减少了商业上的确定性。据认为，A/CN.9/WG.III/WP.54 所载提案的一个优点是可以通过两种办法其中的一种解决纠纷，这就是或者在仲裁条款中所列特定地点进行仲裁，或者在依照第 75 条草案指定的地点通过法院加以解决。但是，也有与会者指出，可能的多个仲裁地点也可被视作《汉堡规则》的一个优点，即通过规定在不同地点进行仲裁但以同一套规则为准而促进仲裁的发展。

#### A/CN.9/WG.III/WP.54 中的折衷提案

90. 一些代表团指出，在当时工作组第十四届会议最初讨论仲裁时，其代表团的最初立场是赞成无限制的仲裁自由。但本着折衷的精神，这些代表团后来对 A/CN.9/WG.III/WP.54 中的提案表示支持，其原因特别是因为这一提案服从现有的国际仲裁制度，同时维持海运行业仲裁惯例方面的现状。有与会者提出了保留，认为折衷的提案是否有可能在事实上限制班轮业中的仲裁发展，因为商业企业除非可以确定知道将在何处进行仲裁，否则不太可能在合同中列入仲裁条款，而如果仲裁地的选择以第 75 条草案所列的为准，那么便不可能知道确切的地点。最后，虽然一些代表团指出，需要对提案的措词作进一步完善，至少鉴于就管辖权一章所审议的新条文需这样做，但也有与会者支持此项提案作为一种折衷，以推动工作组的努力，并作为今后讨论的基础。

#### 对折衷提案预期达到的效果的澄清

91. 有与会者对第 78(2)条草案(a)项和(b)项之间的关系提出了一个问题，以及是否应要求索赔人提供一段短暂的时间，在这期间承运人将必须决定是否把程序从仲裁条款中指定的地点转移至第 75 条草案指定的一个地点。关于哪一方当事人可以根据第 78(2)(a)条草案对承运人提出索赔的问题，据答复指出，这一答案和其他答案可能最好在工作组审议关于诉权的一章和也许是关于诉讼时效的一章的时候加以处理，预期这两章都将在工作组下届会议上审议。

#### 对折衷提案提出的修改

92. 除有鉴于正在审议的对文书草案管辖权条款的修改而需要对提案作出的一般性调整之外，还对提案提出了一些具体的修改。考虑到工作组对第 76 条草案规定的管辖权和选择法院条款所作的讨论的基本要点，有与会者表示认为，应当允许排他性的仲裁条款，并根据与排他性选择法院条款同样的理由执行排他性仲裁条款。有些与会者支持一项建议，认为仲裁协议对运输合同第三方的效力应加以阐明和协调统一，而不是如同第 81 条之二草案那样留给国内法处理。据指出，这种做法的一个样板是公约草案第 83 条草案。对此，有与会者表示关切，认为创设关于第三方的规则无异于在仲裁协议可执行性方面侵入《纽约公约》的领域。另外，也有一些与会者支持列入与当前仲裁篇章第 85 条草案的措词大致相同的一款规定，要求仲裁员适用公约草案的规则。对此，据答复指出，不需要这样一条规则，因为仲裁员将查看运输合同来决定适用哪些规则，而这一查询将要么引导或要么不引导仲裁员适用公约草案。



93. 会议对案文提出了一些措词上的具体修改。有与会者支持一种观点，认为拟议的第 81 条之二草案中的“完全”二字应放在方括号内，或加以删除。还提出了一项建议，这就是方括号内的文字“[法域或]”应从第 81 条之二草案中全盘删除，因为管辖权条款在非班轮行业中并不常见，而本提案的用意则是维持现状。还有一些与会者则是表示赞同保留这些文字，只将方括号删除。有与会者表示支持用以替代和澄清第 78(2)(b)条草案的下述备选案文：

“只有在对承运人提出索赔的人在仲裁协议指定的一个地点提起法院程序时，承运人才可要求依照仲裁协议的条款进行仲裁程序。”

**工作组就仲裁条款达成的结论：**

94. 经讨论后，工作组决定：

- A/CN.9/WG.III/WP.54 所列的折衷提案获得了广泛的协商一致；
- 在根据工作组讨论情况作出上述修改之后，并针对关于管辖权的第 76 条草案预期将进行的修订，本提案应构成今后工作的基础。

**仲裁一章的拟议修订案文**

**总体讨论**

95. 工作组在一些代表团提出的下述案文的基础上继续其讨论，该案文拟放在公约草案中有关仲裁的新的一章草案中：

#### “第 83 条. 仲裁协议

“在不违反第 85 条的情况下，如果由本公约规范的运输合同包括一项仲裁协议，则适用下述规定：

“(a) 对承运人提出索赔要求的人有权作出以下选择之一：

“(-) 在仲裁协议所规定的地方按仲裁协议的规定提起仲裁程序，

“(=) 在第 75 条(a)、(b)或(c)项所规定的任何其他地方提起法院程序；

“(b) 如果一人对承运人提出索赔要求，那么只有在该人是在以下地点之一提起法院程序的情况下，该承运人方可根据仲裁协议的规定要求进行仲裁程序：

“(-) 仲裁协议中指明的地方；

“(=) 根据第 76 条将使排他性法院选择协议具有效力的法院，如果仲裁协议是关于对承运人的诉讼的排他性协议，排他性法院选择协议应指明仲裁协议中所指定的地方。

“第 84 条. 非班轮运输中的仲裁协议

“非班轮运输因下述原因之一而适用本公约或本公约规定的，本公约的规定概不影响在此种运输中执行运输合同中的仲裁协议：

“(a) 适用第 10 条<sup>4</sup>，

“(b) 运输合同的各方当事人自愿在本来不受本公约管辖的该合同中作为合意规定纳入本公约。

“第 85 条. 纠纷产生后的仲裁协议

“虽有本章和第 16 章的规定，但在纠纷产生后，纠纷各方当事人仍可约定在任何地方以仲裁方式解决纠纷。”

96. 会上重申，拟议的第 83、84 和 85 条草案力求在两类代表团之间达成折中，一类代表团主张尽最大限度在公约草案中适用仲裁自由的原则，另一类代表团认为，尽管纠纷当事人可利用仲裁，但不应将其用于规避公约草案第 75 条草案所列的管辖权地。会上提醒工作组，这些条文草案的目的是反映从业人员对在海运业中使用仲裁的需要，为此对于不经常使用仲裁的班轮运输业提供了有限的仲裁，而对于以仲裁作为标准的纠纷解决办法的非班轮运输业则允许有广泛的仲裁自由。

97. 有与会者指出，新的拟议草案对 A/CN.9/WG.III/WP.54 号所载案文作了修订，包括：提出新的第 83(b)(=)条草案；删除第 84 条草案中的“仅仅”一词，但须在对第 10 条草案加以修订之后再作审查而定；删除第 84 条草案中置于括号内的“[一项管辖权或者]”；提出新的第 85 条草案，把 A/CN.9/WG.III/WP.54 第 5(c)条中所反映的原则列为一个单独的条款。对于删除括号内的词语“[一项管辖权或者]”，工作组未作讨论。

98. 有与会者对拟议的案文草案有些疑虑，尤其是担心该案文会导致任意选择诉讼地并造成多种诉讼。此外，有与会者对拟议的第 83 条草案表示关切并担心该条草案可能会对在某些情况下诉诸仲裁有所限制。总的来说，妥协的精神一再得到强调，对建议中提出的做法也表示了支持，但同时提出一些具体的关切，概括如下。

**新增第 83(b)(=)条草案**

99. 有与会者指出，排他性法院选择协定与仲裁协议有类似之处，因此公约草案在合同自由方面应赋予这两项协定类似的待遇。有与会者就此指出，第 83(b)(=)条草案的目的是在根据公约草案第 76 条草案承认排他性管辖权条款的情形下允许订立关于承认排他性法院选择条款的仲裁协议。据指出，第 83(b)(=)条草案将起到进一步扩大班轮运输业仲裁自由的作用。有与会者在被请求作出澄清时

<sup>4</sup> 这一写法可以根据第 10 条今后的修订情况加以修改。

解释说，必须先有仲裁协议然后才能适用第 83(b)(c)条草案，对此，有与会者建议修正案文以便具体指明这一点。另据指出，第 83(b)(c)条草案仅适用于针对承运人的索赔，而由承运人提出的索赔不在其范围之内。

100. 但另一种观点认为排他性法院选择条款和仲裁协议的性质和作用均不相同，公约草案在对其的处理上应反映出这种区别，考虑到这种观点，有与会者表示对第 83(b)(c)条草案难以定夺。该项草案与第 76 条草案之间的关系尤其被视为很成问题，其原因是，该项草案把仲裁协议与一国就是否执行排他性法院选择协定所作的裁定联系在一起。另有与会者关切地指出，第 83(b)(c)条草案可能会使托运人丧失保护其权益的一个合理地点，其主要原因是仲裁的费用高于法院诉讼费。因此有与会者建议删除第 83(b)(c)条。

### 《纽约公约》与第 83 条草案

101. 有与会者指出，第 83 条草案所起的作用是允许法院在某些条件下宣布，仲裁协议尽管本着善意订立，但对当事方仍无约束力。有与会者就此补充到，此种结果不仅在现代贸易法中非同寻常，而且还违背了得到普遍接受的若干法规中所载的基本仲裁原则，例如《纽约公约》，尤其是其第 2(3)条，还有《贸易法委员会仲裁示范法》。有与会者补充说，尽管尊重仲裁协议的原则可能会容忍一定程度的偏离，例如《汉堡规则》第 22(3)条中所做的规定，但如果按新增第 83 条草案的规定，这些偏离延伸到妨碍诉诸仲裁的程度，就不可能不对这条原则产生根本的影响。有与会者建议工作组就公约草案中有关仲裁的规定征求贸易法委员会第二工作组（仲裁）的意见。

102. 有与会者就此指出，出于若干原因，拟议的案文并非不符合《纽约公约》。据进一步解释，《纽约公约》的基本原则并不要求普遍承认所有仲裁协议，而只是要求仲裁协议相对于管辖权条款来说未受到歧视。有与会者补充说，在提案草案中，允许仲裁协议的情形恰恰是承认排他性管辖权条款的相同情形，因此，《纽约公约》的这条基本原则并没有因拟议案文而受到影响。此外，有与会者指出，对仲裁协议的有效性加以限制是海运业惯例使然，根据此种惯例，在某些情形下和在某些海运中必须对仲裁自由有所限制。

### 工作组就修订后的仲裁条款达成的结论：

103. 经讨论后，工作组决定：

- 支持第 83、第 84 和第 85 条草案的总体行文，以此作为关于管辖权和仲裁的折衷案文的一部分；
- 第 83、第 84 和第 85 条草案应保留在公约草案有关仲裁的一章草案中，以便今后讨论；
- 在第 83 条草案与《纽约公约》之间的关系得到澄清之前，第 83 条草案的前导段置于方括号内，同时需解决这两项文书之间可能存在的任何冲突；

- 在下次审读之前，公约草案第 83(b)(c)条草案暂置于方括号内。

## 托运人的义务-第 8 章

### 总体讨论

104. 与会者提醒工作组，在其第十三届会议上审议了公约草案关于托运人义务的一章（见 A/CN.9/552，第 118-161 段）。

105. 与会者指出，关于托运人义务的这一章与海运领域中以往的做法不同，因为其他国际海运文书没有就托运人的义务作出如此广泛的规定。与会者注意到，《海牙-维斯比规则》只有一条关于托运人义务的条文（第 4(3)条），而《汉堡规则》则有两条这样的规则（第 12 和第 13 条）。有些运输公约的确载有类似规定，例如《关于内河航道货物运输合同的布达佩斯公约》（《内河货运公约》），不过据认为，公约草案对托运人设立了一种新的赔偿责任制度，而且在有的与会者看来这是一种苛刻的制度。

106. 对于实际上是否确实需要这一章提出了一些疑问。有的观点认为，这一章对托运人规定了沉重的责任，一些小托运人，特别是发展中国家的小托运人可能认为难以满足公约草案的要求。对于这一章中有关托运人举证责任和托运人赔偿责任基础的规定也提出一些问题，下文第 136-153 段对此作出进一步的具体论述。

107. 把关于托运人义务的一章列入公约草案，还是在会上得到普遍支持，因为它反映了当今的现实情况，即运输合同要求托运人和承运人相互合作，防止对货物或船只造成灭失毁损。有的与会者认为，运输合同中规定的义务经过多年的演变，已经不仅仅是承诺运送货物和为此种运输付款。据指出，托运人与承运人之间的这种合作关系应当在公约草案中反映出来。

108. 虽然支持把关于托运人义务的一章写入文书草案，但有的与会者指出，这一章目前载列的条款草案远远超出了运输合同中的关系范围。正因为如此，据认为应当把这些条款中超出合同关系并涉及收货人等第三方的有关规定从这一章中删除。在这样一种背景下，与会者指出公约草案有必要在托运人义务和承运人义务之间保持总体平衡，同时也认为，公约草案载列关于托运人义务的规定并无不妥之处。但有的与会者告诫，关于托运人义务的规定如果过于详细，可能给公约草案的批准造成障碍。然而，考虑到前一段中已经提到的当前的趋势，会上对公约草案中列入这一章表示了相当多的支持。

## 第 28 条草案. 交付运输

### 总体讨论

109. 与会者提醒工作组，最近在其第十三届会议上审议了第 28 条草案(见 A/CN.9/552，第 118-125 段)。工作组审议了载于 A/CN.9/WG.III/WP.56 号文件附件一和附件二中的第 28 条草案案文。

## 第一句

110. 普遍对第一句的案文表示支持。另外还提出并普遍赞同将第一句中的“除非另有约定”挪到该句开头处。这是因为，如果放在该句的中间，这句话读起来给人的感觉是，货物处于备妥待运状态不是各方当事人可以商定的事情，但有可能存在着托运人和承运人因时间不足而同意运输尚未备妥待运的货物的情形。针对所提出的关切，有与会者对下述观点表示支持：把这几个字挪到该句开头处，不会让人认为是当事人可以约定不受关于货物牢固和安全包装或积载的义务的约束，因为这些义务将服从于有关危险货物的其他规定。但也有与会者提出相反观点，指出根据该条草案第一句，托运人并不能不受对其规定的这些义务的约束。

## 第二句

111. 有的与会者支持把第二句完全删除，因为它是多余的，并没有增加任何未在第一句中涉及的内容。据认为，保留这一句只能使整条草案含糊不清，造成解释上的困难。

112. 对于保留第二句的意见也有很多人支持，认为至少具有一定的实用价值，有助于提醒托运人注意货物积载和加固对于承受航运的重要性。据指出，由于货物捆扎不牢造成毁损和损坏的情形不断增加，因此有必要强调适当加固货物对于承受住预期运输的重要性。

113. 虽然决定保留第二句，但工作组注意到有些与会者提出第二句过于详细，重复之处太多，因此建议对第二句进行简化后把其中的基本内容纳入第一句。会上也有人支持另一种意见，即应当用 A/CN.9/WG.III/WP.56 号文件脚注 116 和 435 中提出的案文取代第二句。

114. 措词方面的建议是，托运人应当有权选择不受第二句中列明的义务的约束；第二句还可用这样的措词开头：“除非运输合同中另有约定”。对此提出相反意见，包括建议第二句用这样的措词开始：“在不影响前述规定的情况下”，以便清楚地表明与第一句的关系。

115. 关于措词提出的其他建议是，第二句应当成为单独一款，因为在把“除非运输合同中另有约定”这一词语译成其他语文时，第一句和第二句都将被包括在内。据认为，第二句中所使用的“集装箱”和“拖车”这两个词，可以同公约草案其他条款中提及“运输装置”的案文加以协调，如第 64(3)条草案。

## 对整个条款草案的起草建议

116. 对整个条款草案的案文提出了一些一般性的起草建议。有的与会者支持对这一章的标题作出修订的建议，以便通过表明该章载有“托运人对承运人的义务”来更好地反映其范围。另外还建议，这一条款草案本身的案文应当明确托运人对谁承担赔偿责任，特别是考虑到关于公约草案规定的诉权的第 14 章中各条规定可能的范围。

117. 普遍支持这样的看法：这两句中使用的“预定的运输”一词应当理解为涵盖所有运段。为了澄清这一点，与会者提出把“所有运段”这样的措词放在这两句的“预定的运输”之后。

118. 其他建议涉及使用更简洁的文字，例如在这两句中用“装载”和“卸载”即可，而不是逐项列出货物积载和加固所涉及的每一项义务。还有人认为，如果列出这些方法时漏掉了一种方法，就有可能造成误导，因此，作为替代写法，建议用“备妥供运输”这样的措词来取代逐项列出的办法。如果逐项列出，据说还会在译成其他文字时造成某些用语的重复和重叠。

#### “伤害”一词的使用

119. 有的与会者认为，这一条款草案中使用“伤害”一词不妥，因为这有可能被看作是把这一条款的范围扩大到托运人与承运人之间的运输合同之外的第三方。据认为，“伤害”一词应当改为“损失”，以便表达这样的意图：例如，在由于托运人未妥善包装货物而给承运人的雇员造成伤害的情况下，承运人有权要求托运人对由于赔偿该雇员而承受的损失给予赔偿。还有一种意见是，“损失”一词可以替代这一条款草案中的整个词语“伤害或损坏”。但另一种观点是，虽然这一条款不应确定托运人对于给第三方造成的伤害的任何独立赔偿责任，但还是应当在工作组审议了关于托运人赔偿责任基础的第 31 条草案之后重新考虑这一词语的使用。另一项起草建议是将这一条款的适用限于运输合同的当事人，为此应当在“伤害或损坏”一词的前面加上“承运人应当承担责任的”这一词语。

#### 工作组就第 28 条草案达成的结论

120. 经讨论后，工作组决定：

- 本章标题应当提及托运人对承运人的义务；
- 除讨论过程中提出的其他修改建议之外，挪动“除非另有约定”这一词语，应当是对秘书处所审议的第一句的案文的修改意见之一；
- 第二句应当保留，但其案文应当由秘书处加以简化，同时考虑到 A/CN.9/WG.III/WP.56 号文件脚注 116 和 435 中的案文以及在工作组的讨论过程中提出的各种意见和建议；
- “伤害”一词的使用应当明确，最好作为备选案文放在方括号内，秘书处可以根据工作组对第 31 条草案的审议把这个词放在今后的一个草案中重新加以审议。

## 第 29 条草案. 托运人提供信息和指示的义务

### 总体讨论

121. 工作组忆及，上一次是在其第十三届会议上审议过第 29 条草案（见 A/CN.9/552，第 124 至 129 段）。

122. 有与会者指出，该条款反映了各当事人之间就交流履行运输合同所必要的信息开展合作的职责。在这方面还提及了合同关系中的善意原则。对于第 29 条草案究竟是意在以第 30 条草案规定的向承运人提供信息、指示和单证的义务还是以第 28 条草案规定的交付备妥待运货物的义务来界定承运人协助托运人的职责，与会者意见不一。有与会者支持以下看法，即第 29 条草案的目的不是确定承运人因未能向托运人提供必要的信息而负有的独立赔偿责任，而是使承运人无法依赖其在为某一货物索赔进行辩护上的失败。

123. 有与会者对第 29 条草案应予删除这一看法表示支持。据认为，该条中所载承运人的义务已在关于承运人义务的第 5 章草案中作了论述，至少是作了含蓄的论述。还据认为，第 29 条草案过于笼统和主观，因而不能给不言而喻的现行承运人义务带来额外惠益。有与会者支持以下建议，即应以一项关于各当事人负有的在交流信息以推动履行运输合同方面开展合作的职责的一般性条款来取代第 29 条草案。据建议，除了删除第 29 条草案以外，还应删除规定了承运人对其违反第 29 条草案而造成的损失或损害负有赔偿责任的第 18 条草案。

124. 不过，也有相反的意见认为应当保留第 29 条。有与会者支持以下观点，即该条款可能对多式联运特别重要，条件是不要求承运人在履行运输合同之前选择运输方式，但那些方式可能影响托运人履行其由第 28 条草案规定的交付备妥待运货物的义务。对此，有与会者指出，承运人实际上可能事先并不知道他将使用何种方式。为进一步支持保留第 29 条草案，据建议，有必要明确规定承运人的义务，并还可将该条款视为平衡各当事人在提供信息方面的义务。就此，有与会者认为，“根据托运人的请求”一语应从第 29 条草案中删除，因为在第 30 条草案中对于托运人提供信息的义务没有类似的限定。

125. 有与会者建议，工作组有关第 29 条草案的决定应推迟到在第 31 条草案中对托运人的赔偿责任基础进行讨论之后再作出，以充分体现这两个条款之间的相互影响。

126. 通过提出起草上的具体建议，有与会者认为，第 29 条草案中置于括号内的“及时”一词和最后的置于括号内的一句均应予删除，因为据称，及时提供准确和完整的信息和指示的义务在第 29 条草案下的一般性义务中是不言而喻的。此外，还据建议，要保留第 29 条草案末尾处置于括号内的关于要求准确性和完整性的一句，就需要在例如第 59 条草案等要求提供信息的类似条款中采用同一措词。相反的意见认为，“及时”一词应予保留，但应删去其前后的括号，因为据认为，在及时性上的义务是单独的，其在关于提供信息的一般性义务中并不是不言而喻的。

## 工作组就第 29 条草案达成的结论：

127. 经讨论后，工作组决定：

- 第 29 条草案应予保留，但在工作组就第 31 条草案进行讨论之前应先将其置于方括号内；
- 在拟订第 29 条草案的修订案文时，应考虑删去现行案文，而最好载列一项侧重于托运人和承运人在提供信息方面的合作的更为一般性的条款；及
- 对第 29 条草案案文所作的修订应顾及第 18 条草案。

## 第 30 条草案. 托运人提供信息、批示和单证的义务

### 总体讨论

128. 工作组忆及，上一次是在其第十三届会议上审议过第 30 条草案（见 A/CN.9/552，第 130 至 137 段）。

129. 有与会者指出，就当代运输实践而言，该条款尤其重要，因为在这种实践中承运人难得见到其正在运输的货物，即使这些货物并非集装箱运载的货物。在这方面，据称托运人和承运人之间可靠信息的流通对成功完成运输合同，特别是危险货物方面的运输合同，具有极为重要的意义。据称，虽然在(b)项中存在着一些需要引起注意的起草上的问题，但应鼓励工作组在其审议过程中考虑到该条款中所述托运人义务的重要性。作为初步观察，据建议，对于起始部分中的“[及时]……[准确和完整的]”这一短语，应以第 29 条草案中的类似案文的方式加以处理。

### 客观和主观检验

130. 有与会者指出，第 30 条草案起始部分中的“合理必要的”一语对拟由托运人提供的信息的必要性采用了一种客观检验，而第 30 条草案(a)和(c)项中的“可能有合理理由推定”一语则是对托运人就承运人知晓情况进行的推定所作的主观检验。有与会者认为，同时存在着两种检验可能会引起某种混淆。此外，还据认为，如果根据第 31 条草案的规定(a)或(c)项最终须受以过失为基础的赔偿责任办法的约束，则“有合理理由推定”一语就不具有任何必要性，因此可予以删除。

### (b)项

131. 有与会者认为，第 30(b)条草案的现行案文极为笼统，可能导致在其适用方面产生问题，特别是因为该款项可根据第 31 条使托运人承担严格的赔偿责任。该条构成的困难上的一个例子是例如在多式联运期间途中改变了运输方式的情况下对不同的海关要求所负有的责任方面。



132. 对此，有与会者指出，第 30(b)条草案的笼统措词反映了在提供完整和详细的与运输有关的所有必要单证的清单方面存在困难。据建议，对这种义务采取一种以过失为基础的赔偿责任制度可以解决与该条款有关的一些关切问题，而严格赔偿责任制度可局限在仅适用于对强制性规章的违反的范围。

### 迟延

133. 有与会者指出，在第 31 条草案中以括号内的内容提及迟延作为托运人的赔偿责任基础，会使就(b)项草案指出的困难变得更加复杂。例如，如果一大型集装箱船上某一个集装箱的托运人未能根据(b)项的规定向海关当局提供必要的单证，并因此不仅对承运人的迟延而且对该船舶的其他每一托运人的迟延负有责任，该托运人将会因这一疏忽而遭受不可预见的潜在巨大损失。据称，这一问题由于公约草案目前未载列对托运人赔偿责任的任何限制而更趋复杂。已结合第 31 条草案对这一问题作了更详细的讨论（见下文第 147 段）。

### (c)项

134. 有与会者建议，第 30(c)条草案应提及第 38(1)(a)条草案，从而根据第 31 条草案将货物描述的准确性纳入托运人须严格遵守的义务的清单。但有与会者提醒工作组注意，《海牙-维斯比规则》第 3(5)条仅提及装船时货物描述的准确性，而(c)项草案的范围要广得多，因此适用于航程期间。有与会者提请注意，与(b)项草案一样，当该条款的范围加上第 31 条草案中的潜在严格赔偿责任条款时，该条款可能会给托运人带来潜在的严重后果。据指出，如果采用第 31(2)条草案的备选案文 B，托运人的赔偿责任将限于由托运人实际提供的关于货物的信息，而这有助于使托运人免于承担备选案文 A 下严格赔偿责任制度的某些较苛刻的责任。

### 工作组就第 30 条草案达成的结论：

135. 经讨论后，工作组决定：

- 应以第 29 条草案中类似案文的相同方式对前导段中“[及时]……[准确和完整的]”一语加以考虑；
- 在工作组审议第 31 条草案之前应先将(b)项置于方括号内；
- 对该条草案作起草上的改进时应顾及 A/CN.9/WG.III/WP.55 以及《内河货物运输合同公约》等国际文书和各代表团提出的建议；及
- 在第 30 条草案今后的各稿中应将工作组就第 31 条草案中托运人的赔偿责任基础进行的讨论情况考虑在内；
- 第 30(c)条草案中对第 38(1)条草案(b)项和(c)项的提及应扩大范围，增加提及第 38(1)(a)条草案。

## 第 31 条草案. 托运人赔偿责任基础

### 总体讨论

136. 与会者提醒工作组，其上次审议有关托运人赔偿责任基础的第 31 条草案是在第十三届会议上（见 A/CN.9/552，第 138 至 148 段）。由工作组审议的第 31 条草案的案文载于 A/CN.9/WG.III/WP.56 附件一和附件二。

137. 一种总体看法是，与现行海运制度相比，公约草案的一章中列入的托运人义务范围更广，在这方面，第 31 条草案尤其令人关切。对此与会者表示赞同。据认为，在本条文中引入范围较广的托运人严格赔偿责任制度但无对其赔偿责任加以限制的任何权利，就如同在第 1 款中引入推定过失的概念一样，是很成问题的。有与会者支持一项建议，认为除一些可能的调整外，第 31 条草案的总体做法应该与《汉堡规则》第 12 条中的做法更为一致。

### 推定过失和举证责任

138. 有与会者对在第 1 款草案中列入推定托运人过失的概念表示关切。据指出，推定过失相当于举证责任倒置，由托运人负责举证，而这在现行海运制度中是绝无仅有的。一般来说，承运人负有责任证明灭失或损坏是由于托运人违反义务或过失所致，例如未提供必要的信息。一旦承运人证明了灭失或损坏的原因，托运人可选择是否证明灭失或损坏并非因其过失所致。据认为，这种一般制度反映了现实情况，即承运人由于系货物的占有者而通常更加能够确定在运输期间究竟发生了什么情况。与会者普遍支持一种观点，认为应保留《汉堡规则》第 12 条和《海牙-维斯比规则》第 4(3)条所述以过失认定赔偿责任的传统做法作为一般制度，严格赔偿责任只适用于下文所述的某些情形。

139. 另一种观点也得到一些与会者的支持，这种观点认为，第 1 款中的案文是合适的，《汉堡规则》所采取的做法对承运人不一定公平，其原因是，在现代运输中，大多数集装箱都是由托运人装箱的，因此承运人很难证明灭失的原因。还有与会者指出，《汉堡规则》第 12 条未对举证责任作出规定，而第 31 条草案只是明确了法院可能得出的合乎逻辑的结论，即对于根据第 28 和 30(a) 条草案提出的对灭失的索赔，托运人进行抗辩是力求证明其没有过失。

### 托运人对谁负有赔偿责任

140. 与会者普遍认为，托运人赔偿责任基础只应适用于承运人和托运人之间的合同关系，在可能的情况下也可延伸至适用于海运履约方，后者可称为十分接近于合同关系。有与会者建议本条的标题和案文都应明确这一规定局限于托运人对承运人承担的赔偿责任，并应删除关于对收货人或控制方的赔偿责任的第 31(3)条草案，将其内容放在公约草案的其他地方处理。

## 灭失、损坏或伤害

141. 有与会者支持将“伤害”从第 31(1)条草案中加以删除的建议，其目的正如早先就第 28 条草案列有“伤害”所论述的那样（见上文，第 119 段），也是为了澄清该用语无意创设第三方债权。另建议还应删除第 1 款草案中的“损坏”一语，而只使用“灭失”的提法。工作组赞同删除“伤害”的建议。与会者表示支持一项建议，认为尽管删除这一用语，但公约草案仍应确保如果承运人就托运人过失所致的伤害支付了索赔款，承运人应该能够就承运人遭受的损失向托运人索取赔偿。据建议，为实现这一点，第 1 款草案应使用“承运人遭受的损失”的提法。与会者提醒工作组，应谨慎使用“灭失”这一用语，因为该用语不仅包括实物灭失，而且还包括间接灭失。

142. 据指出，《汉堡规则》第 12 条将船舶遭受的损坏列入托运人的赔偿责任。有与会者提问是否还应把对船舶造成的损坏列入第 31 条草案，据认为，“灭失”包括对船舶造成的损坏。有与会者称，在此种情形下托运人的赔偿责任范围可能很广。

## 迟延

143. 有与会者支持将“迟延”作为托运人赔偿责任的基础很成问题的观点，因为这样会使托运人承受巨大的并且可能无法承保的赔偿责任。举例说，托运人未提供必要的海关文件会造成船期迟延，托运人可能不仅要承担应向承运人支付的损失赔偿，这可能包括巨额间接损害赔偿金，而且还可能要承担在船舶上托运了集装箱的所有其他托运人的损失赔偿。因此，建议应该从案文草案中删除托运人对“迟延”的赔偿责任。另据称，如果在案文中保留“迟延”一语，则应当对托运人的赔偿责任施加合理的限制。

144. 还有与会者对删除“迟延”一语发表了相反的看法。据指出，托运人和承运人对迟延承担赔偿责任是公约草案的一个重要部分。据称，删除“迟延”令人对提交不准确信息规定严格的赔偿责任的依据产生怀疑，其原因是不准确信息是造成迟延的最常见原因。

145. 有些与会者支持一种观点，认为尽管迟延有问题，但不应过于轻易地放弃将其作为赔偿责任的基础，据建议，可将迟延视为赔偿责任的另一个基础，而不论迟延是由托运人还是承运人造成的。据指出，由于迟延造成的损失可能不仅如上文所述金额巨大，而且可能有诸多的原因。

146. 与会者提醒工作组，公约草案中的承运人赔偿责任基础也包括“迟延”，据指出，如果废除将迟延作为托运人赔偿责任的基础，也应该对承运人的赔偿责任作相应修改。据解释，这并不是一个平衡公约草案中托运人和承运人总体权利与义务的简单问题，而是让承运人对非由其造成的迟延承担赔偿责任将是不公平的，因为承运人无法就此向负有责任的托运人索取赔偿。与会者对这一观点表示支持。

## 赔偿责任的限制

147. 有与会者对一项建议表示支持，指出鉴于涉及重大并且可能是无法承保的赔偿责任，如果第 31 条草案中保留“迟延”作为托运人赔偿责任的依据，就应该对托运人的赔偿责任加以限制。还有与会者建议，在任何情况下都应对托运人就间接损失所承担的赔偿责任作出此种限制，因为例如可能会让托运人对船舶的损坏承担广泛但有可能承保的赔偿责任。但也有与会者概述了在设法以合理手段确定对赔偿责任的此种限制上存在的种种困难。与会者普遍认为应把此种限额定得高些以便使托运人具有足够的动力向承运人提供确切的信息，但同时此种限额又应当是可以预见的，而且不至于高到使潜在的赔偿责任无法承保。有与会者指出第 31(2)条备选案文 B 的措词，即“托运人必须对……向承运人作出赔偿”，或提及托运人货物价值的内容，均可成为在这方面展开进一步讨论的出发点。

## 严格的赔偿责任

148. 工作组接着审议了托运人的哪些义务应该受诸如第 31(2)款草案所述严格赔偿责任制度管辖的问题。与会者普遍支持一种观点，认为应规定托运人对其根据第 30(c)条向承运人提供的信息的准确性负有严格的赔偿责任，除非信息不准确是由承运人所致。还有与会者建议可就此种严格赔偿责任的义务单设一则条文，其行文措词可以与第 33 条草案中对危险货物特殊处理的措词类似。与会者支持单设这样一则条文，因为据说这样会使该章的行文结构清楚了，并得以删除第 30(c)和第 31(2)款草案。此外，还有与会者表示支持，认为严格赔偿责任应局限于针对由托运人实际提供用以列入运输单证的信息的准确性。另据指出，不应将严格赔偿责任延伸至适用于托运人对所提供信息的必要性作出的误判，是否把第 30(b)款草案列入严格赔偿责任制度将视改拟后的案文情况而定。

149. 有与会者表示支持，认为如果就托运人以过失为依据的赔偿责任和以严格赔偿责任为依据的赔偿责任分别设立不同的条款，则大可不必诸如第 29 条草案那样的条款，工作组可考虑对之加以删除。但也有与会者认为，仍似宜列入承运人就预期的航程向托运人提供必要信息的明确义务，目的是使托运人得以履行其在第 28 条草案下所承担的义务。

150. 还有与会者指出，除向承运人提供不准确信息外，关于危险货物，还存在着第三类义务，托运人对此种义务承担严格的赔偿责任。此种第三类义务据称与安全有关，应适用于由于同大规模毁灭性武器或类似用途之间存在的潜在关系而遭到禁运的货物。据指出，在此种情形下，承运人可能会因托运人违禁而遭受重大损失并受到严厉的处罚，托运人在这些情形下应承担严格赔偿责任。有与会者对该提议表示出某种兴趣，但也有与会者发表了相反的看法，认为严格赔偿责任不应适用于极其危险的货物、军事货物或类似货物的运输。

### 第 31(3)条草案

151. 有与会者提议保留第 3 款草案的案文，但在最后一句末尾处添加下述内容：“但以其对任何此类灭失或损坏各自承担赔偿责任为限。无法确定分别的过失程度的，每一当事方应对灭失或损害承担二分之一的赔偿责任。”但有与会者强烈支持一种观点，认为应删除第 3 款，其原因是，工作组一致认为第 31 条草案应侧重于托运人和承运人之间的合同关系，应将有关共存原因的条款草案移至公约草案别处，以处理若干原因合而造成灭失的情况下承运人与托运人之间的责任划分问题。

### 行文措词上的一般性建议

152. 关于拟订修订案文取代第 31 条草案，有与会者建议，除参考《汉堡规则》第 12 条的做法及总体上参照《海牙-维斯比规则》第 4(3)条之外，还应参考 A/CN.9/WG.III/WP.55 第 26 段和 A/CN.9/WG.III/WP.56 第 31(1)条草案及第(2)款备选案文 B 的案文。还提出了更为具体的建议，例如删除第 2 款备选案文 B 中提及“及时性”和“完整性”的措词，目的是使该条文与《海牙-维斯比规则》和《汉堡规则》中所载做法更为一致。有与会者为克服第 1 款中的某些问题而在行文措词上提出了另一项建议，其内容如下：“托运人对违反第 28 条和第 30(a)条对其规定的义务而造成的灭失或损坏承担赔偿责任，除非……”，下接第 1 款草案从“除非”开始的余下内容，但有与会者指出该案文可能仍保留了托运人承担的倒置的举证责任。

### 工作组就第 31 条草案达成的结论

153. 经讨论后，工作组决定：

- 应该对第 31 条草案的标题和案文加以修订，以表明该条涉及运输合同中的种种关系；
- 采用以过失为依据的制度，以此作为托运人对违反第 28 条和第 30 条草案对其规定的义务承担赔偿责任依据的一般制度；
- 严格赔偿责任应该成为托运人就第 33 条草案所规定的危险货物（见下文）和就第 30(c)条提供不准确信息承担赔偿责任的基础；
- 第 31 条草案的新拟案文应顾及 A/CN.9/WG.III/WP.56 的案文和 A/CN.9/WG.III/WP.55 第 26 段的案文，以及《汉堡规则》规定的制度和上文所述工作组的意见；
- 第 31(1)条草案的新措词中应删除“伤害”一词；
- 在拟订第 31 条草案的新案文时，应考虑到与会者就删除迟延从而不再将之作为托运人和承运人赔偿责任的依据以及对托运人赔偿责任加以限制的可能性而发表的种种看法；

- 第 31 条草案的改拟案文应顾及工作组有关第 29 条草案的讨论情况，并应该为力求一致而作必要的修订，包括视可能删除第 29 条草案或对其加以修订。

### **第 32 条草案. 托运人在重大方面谎报**

#### **总体讨论**

154. 与会者提醒工作组，其上次对第 32 条草案的审议是在第十三届会议上（见 A/CN.9/552，第 140-153 段）。

155. 据指出，第 32 条草案涉及托运人故意在重大方面谎报货物的性质或价值，这条草案是受《海牙-维斯比规则》第 4(5)(h)条启发而来的。据称，这条规定被认为有问题，因为在托运人谎报与灭失、损坏或迟延之间不需要有因果关系。另据认为，关于承运人赔偿责任的第 17 条草案已充分涵盖了本条草案中规定的义务。一种相反的意见是，第 17(3)条草案涉及疏忽行为的情况，而不是重大方面的谎报，第 32 条草案在这方面是有帮助作用的。

#### **工作组就第 32 条草案达成的结论：**

156. 经讨论后，工作组决定：

- 应从公约草案的文本中删除第 32 条草案。

### **第 33 条草案. 关于危险货物的特别规则**

#### **总体讨论**

157. 与会者提醒工作组，其上次对第 29 条草案的审议是在第十三届会议上（见 A/CN.9/552，第 138-148 段）。

#### **第 1 款**

#### **危险货物的定义**

158. 与会者支持一种观点，认为现有的各项海运文书中并不含有危险货物的定义，而第一款草案中载列的一般定义则是可供讨论的一个适当起点。另一种意见是，定义应改而提及关于危险货物的其他现有国际文书，例如《国际危险货物海运规则》或《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》（有害物质公约）。据指出，把危险货物的定义与诸如上述其他文书联系在一起的问题是，那些定义是为公共利益目的而制定的，技术性极强，有可能很快过时。有与会者指出，危险货物的定义还应当澄清违禁品等非法货物是否将归属于这一类别下。

### “或变成”和“看似有合理理由可能变成”

159. 据指出，第 33(1)条草案未充分述及在托运时尚属安全但随后变成危险性货物的情况，建议在“或看似有合理理由可能变成……”等词语之前加上“或变成”，以便就这类情况作出规定。但是，有与会者表示关切，不清楚这样添加后对第 2 和第 3 款规定的托运人加注标志、标签和通知义务将可能造成何种影响。还有与会者建议删除“看似有合理理由可能变成”等词语，但这一建议未获得支持，因为这些词语被视作对整个定义有帮助作用。

### “对环境构成非法的或不能接受的危险”

160. 与会者支持一项建议，认为应将“或非法的或不能接受的危险”等词语从第 33(1)条草案中删除，因为这些词语不能给“对环境构成的危险”这一短语添加任何意义。另据指出，第 15 条草案备选案文 A 的类似案文也应作同样的更改。

### 工作组就第 33(1)条草案达成的结论

161. 经讨论后，工作组决定：

- 在“或看似有合理理由可能变成”等词语之前加入一组方括号，插入“或变成”等字样，供工作组进一步审议；
- 应删除“或非法的或不能接受的危险”等词语。

### 第 2 款

162. 据指出，托运人有义务依照对预定的货物运输任何阶段所适用的任何规则、条例或当局的其他要求对危险货物加上标志或标签，第 33(2)条草案就托运人的这一义务规定了严格的赔偿责任。有与会者认为，鉴于严格的赔偿责任要求严厉，本款规定应作改进，以便只涵盖托运人未遵守强制性标志或标签条例的那些情况。另据建议，本款草案提到的托运人义务中应增加包装义务。另有与会者指出，对于承运人知道货物危险性的情况，第 33(2)条草案不应当对托运人规定严格的赔偿责任。有与会者支持一项建议，认为应参照《汉堡规则》第 13(2)条，在第 33(2)条草案中插入适当的措词，指明承运人不知情的情况。

### 预定的运输

163. 据进一步指出，如同第 28 和 29 条草案一样（见上文，第 124 段），本款规定可能对托运人施加过分的负担，因为托运人可能并不知道货物的实际运输路线，而且可能难以确定所有的相关条例，特别是可能并不公开的“当局要求”。据建议，要求承运人向托运人提供必要的信息可能是可取的，以便托运人可以遵守第 2 款对其规定的义务。

## 对案文提出的修改

164. 有与会者表示认为，《汉堡规则》第 13(1)条可能对本款草案提供了一项备选案文，但也有与会者表示疑虑，怀疑该案文在现代的危险货物运输情形下是否适当。

165. 有与会者支持一项建议，认为应删除对履约方的提及，因为工作组已达成一致，公约草案的第 8 章草案应重点论述托运人与承运人之间的合同关系。也有与会者支持另一项建议，认为第 2 款草案中提及“迟延”和“灭失”的词语应作相应调整，以便与第 31 条草案中同样的词语所作的修改相一致。有与会者指出，“直接或间接”等字样可能干扰因果关系问题，应加以删除。这项建议获得了支持。

### 工作组就第 33(2)条草案达成的结论：

166. 经讨论后，工作组决定：

- 应从本款中删除对履约方的提及；
- 删去“直接或间接”等字样；
- 相应修订本款，以便在第 33(2)条草案和第 31 条草案中对‘迟延’和‘灭失’的措词统一一致；
- 应考虑添加一些词语，提及承运人对货物危险性质一无所知的情况。

## 第 3 款

### 通知承运人的严格责任

167. 据指出，托运人有义务在货物交付承运人之前将货物的危险性质或特性及时通知承运人，第 33(3)条草案对托运人的这一义务规定了严格的赔偿责任。如同对第 2 款草案那样，鉴于严格的赔偿责任规则的严厉性，这一义务应局限于托运人未遵守强制性条例的情形。

### “此种货运”

168. 据指出，第 33(3)条草案规定的托运人义务与《汉堡规则》第 13(2)(a)条规定的相类似。建议将“此种货运”这些词语改成“不如此通知”，因为据认为，严格的赔偿责任如果与货运产生的所有损失联系在一起，而非局限于未加以通知而造成的那些损失，那么可能涉及面太广。然而，有与会者澄清说，《汉堡规则》载有类似的案文，有可能对与货运有关的所有损失承担赔偿责任这种提法被认为是这一义务严重性的充分反映。对此，有与会者认为，关于托运人不提供通知而承担严格的赔偿责任的制度已经构成了一种对托运人遵守规则的充分激励，公约草案不应当含有惩罚规则。据建议，一种可能的折中方法可以是要求在危险货物与损失之间存在有因果关系。



## 对案文提出的修改

169. 作为一项总的看法，有与会者建议，出于对第 33(2)条草案的上述同样原因，应从本款规定中删除对履约方的提及和“直接或间接”等词语。另外，建议按照第 2 款和第 31 条草案的措词对“迟延”和“灭失”作同样的修改。

### 工作组就第 33(3)条草案达成的结论：

170. 经讨论后，工作组决定：

- 应从第 2 款中删除“直接或间接”等字样；
- 本款规定应作修订，以便在第 33(2)条、第 33(3)条和第 31 条草案中对‘迟延’和‘灭失’的措词统一一致；
- 应将“此种货运”这些词语放在方括号内，供工作组进一步审议；
- 将“不如此通知”这些词语放在方括号内置于“此种货运”之后，供工作组进一步审议。

## 第 34 条草案. 托运人享有的权利和承担的义务

### 总体讨论

171. 与会者提醒工作组，其上次对第 34 条草案的审议是在第十三届会议上（见 A/CN.9/552，第 154-158 段）。

172. 据指出，第 34 条草案意在处理的情形是在运输单证中被指名作为托运人的离岸价卖方，以及该单证列明的托运人通过接受或收取运输单证而享有合同托运人的权利和承担其义务。有与会者支持一种观点，认为单证列明的托运人应被要求接受该身份后才能被认定承担责任，据指出，应保留“接受”二字，删除方括号和其他补充备选措词，因为“接受”二字最能表达预定的要求。另据建议，应在“接受”二字之后添加“运输单证或电子运输记录中将其名称列为托运人”等词语，以便缩小对本条草案的解释范围。也有与会者对这一建议表示支持，但有些与会者则表示关切，认为要求单证列明的托运人加以接受有可能导致出现一方当事人通过拒绝接受该单证而企图避免其赔偿责任的滥用情况。

173. 另有与会者建议，第 34 条草案的适用范围应局限于承运人对合同托运人身份一无所知的情形。但是，有些与会者则表示疑虑，怀疑这种情形在实践中并不常见，据指出，第 37(b)条草案要求合同托运人发出指示，在运输单证中列入合同托运人以外的另一人。

174. 与会者支持一项建议，认为第 34 条草案应清楚指明，这一规定并不免除 A/CN.9/WG.III/WP.55 第 39 段所载第 34(2)条草案规定的合同托运人的义务。另有与会者表示支持一项建议，在 A/CN.9/WG.III/WP.56 中插入置于方括号内的案文“仍需遵守职责和赔偿责任”，但删去方括号。会议一致认为，A/CN.9/WG.III/WP.55 中的案文反映了这些修订结果，应列入公约草案。

## 工作组就第 34 条草案达成的结论：

175. 经讨论后，工作组决定：

- 应将 A/CN.9/WG.III/WP.55 第 39 段所载第 34 条草案的案文插入公约草案中；
- A/CN.9/WG.III/WP.55 的文本第 34(1)条草案中的“接受运输单证或电子记录”等词语应替换成“接受运输单证或电子运输记录中将其名称列为托运人”等词语。

## 第 35 条草案. 托运人的代理赔偿责任

### 总体讨论

176. 与会者提醒工作组，其上次对第 35 条草案的审议是在第十三届会议上（见 A/CN.9/552，第 159-161 段）。

177. 据回顾，第 35 条草案的用意是就托运人而言照搬关于承运人对其代理人、雇员和雇佣人员承担责任的第 19 条草案的规定。但是，有与会者表示认为，在公约草案的其他条款中，本条款可能造成解释上的问题，例如在第 17(3)(i)条草案中，条文中提到“托运人或第 35 条提及的任何人、控制方或收货人”。据指出，这样的措词结构可被解释为意味着包括托运人的雇员和代理人，但不包括控制方或收货人的雇员或代理人。与第 35 条草案不一样，关于承运人的雇员和代理人的第 19 条草案是公约草案的一则核心条文，并不造成同样的解释上的问题，因为在同样的词语中，承运人并不象其他当事人那样被常常提及，以致造成混淆。鉴于这一困难，建议删除第 35 条草案。

178. 但是，会议普遍支持列入一则如同第 35 条草案的条文，尽管在文书草案中其目前的措词用法可能造成解释上的困难。据进一步指出，如果要考虑在文书草案中列入一则关于托运人赔偿责任限额的规定，则第 35 条草案这样的规定对于列入将从赔偿责任限额中受益的代理人、雇员和雇佣人员至关重要。与会者支持一项建议，认为公约草案应列入 A/CN.9/WG.III/WP.55 第 41 段中所载备选案文草案，因为该段文字更加清楚地阐明了与 A/CN.9/WG.III/WP.56 的案文同样的原则。

179. 据指出，A/CN.9/WG.III/WP.55 的案文第 35(2)条草案中“承运人一方”等词语是不必要的，因为“履约方”在公约草案中已被定义为代表承运人行事的人。据进一步指出，考虑到第 14(2)条草案，第 35 条草案可能需加进一步审议，因为根据“（船方）不承担装卸（及理舱）费用”（FIO(S)）条款，承运人可将其某些义务分包给托运人，因而对托运人的雇员或代理人履行这些义务的行为不负责任。

**工作组就第 35 条草案达成的结论：**

180. 经讨论后，工作组决定：

- 应将 A/CN.9/WG.III/WP.55 第 41 段所载第 35 条草案的案文插入公约草案中；
- 应请秘书处在公约草案的其他条款中核查和统一有关提及第 35 条草案的词语；
- 应修改本条的标题，以确保各语文中的用词统一。

**第 36 条草案. 托运人赔偿责任的终止****总体讨论**

181. 与会者提醒工作组，其上次对第 36 草案的审议是在第十三届会议上（见 A/CN.9/552，第 162-164 段），当时曾决定删除公约草案中关于运费的第 9 章草案，但保留第 36 条草案供进一步审议。

182. 有与会者对第 36 条草案表示支持，这条草案将使责任终止条款无效，所谓责任终止条款即托运人的赔偿责任随某一事件而终止。另据指出，第 36 条草案与公约草案第 94(2)条草案相关联，该条草案规定凡排除或限制托运人义务的条款一概无效，所以对第 92(2)条草案的任何决定都将会影响到工作组对第 36 条草案的审议。但是，也有与会者表示认为，第 36 条草案虽与第 94(2)条草案相关联，但两者截然不同，至少第 36 条草案处理的是运费的支付。

**工作组就第 36 条草案达成的结论：**

183. 经讨论后，工作组决定：

- 应去掉第 36 条草案前后的方括号，并保留其案文；
- 应考虑到对第 94(2)条草案作出决定然后再重新审议第 36 条草案。

**第 18 条草案. 承运人对未提供信息和指示承担的赔偿责任****总体讨论**

184. 工作组接下来讨论了第 18 条草案，该条草案与托运人的义务特别是与第 29 条草案紧密相关。有与会者提醒工作组，其上次对第 18 条草案的审议是在第十三届会议上（见 A/CN.9/552，第 138-148 段）。

185. 与会者广泛支持不论对第 29 条草案作何种处置，删除第 18 条草案。据指出，对于是否为了在第 17 条草案之外规定另一项诉讼原因，以及关于第 18 条草案与关于赔偿责任共同原因的第 17(4)条草案的相互关系，第 18 条草案都可能造成混乱。据进一步指出，鉴于以过失为依据的赔偿责任制度适用于第 29 条

草案，违背该项义务造成灭失、损坏或迟延的情形将为公约草案第 17 条草案所涵盖，因此第 18 条草案被认为是多余的。

186. 也有与会者表示了相反的意见，认为应保留第 18 条草案，以保持运输合同各方当事人之间的合同平衡。一些代表团表示希望将第 18 条草案的审议推迟到工作组以后的一届会议，尚需就此进行协商。

#### 工作组就第 18 条草案达成的结论：

187. 经讨论后，工作组决定：

- 应将第 18 条草案放在方括号内供下届会议最后处置，尚需等待一些代表团的指示，但对于这一问题不应重新开始讨论。

#### 交付货物—第 10 章，包括承运人的责任期（第 11 条草案）和第 14(2)条草案

##### 总体讨论

188. 与会者提醒工作组，最近在其第十一届会议上审议了第 10 章草案（见 A/CN.9/526，第 62 至 99 段），在其第九届会议上审议了承运人的责任期和第 14(2)条草案（见 A/CN.9/510，第 39 至 40 段，第 43 段）。

189. 工作组了解到，编写 A/CN.9/WG.III/WP.57 是为了便于工作组就货物交付、承运人责任期、以及第 14(2)条草案中有关责任期的问题进行讨论。根据这一文件就这些问题进行了非正式磋商。

#### 第 11 条草案 承运人的责任期

##### 总体讨论

190. 与会者提醒工作组，其在第九届会议上审议了承运人的责任期以及关于“（船方）不承担装卸(及理舱)费用”条款(FIO(S)条款)的第 14(2)条草案(见 A/CN.9/510，第 39-40 段，第 43 段)。工作组审议了载于 A/CN.9/WG.III/WP.56 号文件附件一和二中的这些条文的案文。

191. 工作组了解到，大多数代表团在答复 A/CN.9/WG.III/WP.57 号文件所载非正式调查表时都赞同第 11(1)、(2)和(4)款草案中采取的一般做法。

#### 第 11(1)款草案

192. 关于第 11(1)款草案的案文和其中采取的办法，普遍表示满意。有与会者一般性地指出，应当注意在公约草案全文中使用前后一致的术语，特别是诸如“交付地”、“交付时间和所在地”、“收货地点”之类的措词。会上提出删去结尾处的词语“付给收货人”，考虑到承运人往往通过把货物交给某一当局（如港务局）而不是交给收货人的方式来实现交付，这样的措词既无必要又有

可能造成混乱。这一建议获得一定的支持。但相反观点认为，删除这一词语可能会造成问题，因为第 13 条草案规定，向收货人交付货物是承运人的一项核心义务，因此会上提出，诸如把货物交给当局或收货人以外的人这样的特殊情形应当写入第 11(3)和(5)条草案。另一项得到支持的建议是，第 1 款草案的案文保持不变，对于承运人如果不向收货人交货还可以向哪一方交货的问题，可以结合第 11(5)条草案加以审议。

193. 与会者指出，关于承运人对由其保管的货物的尽责义务的第 46 条草案可以被看作是与第 1 款草案有关，因此，对于第 1 款草案是否应服从于第 12 和第 46 条草案提出了问题。对此提出的看法是，公约草案的结构着眼于使第 11 条草案涉及运输合同规定的承运人的责任期。相比之下，据认为第 46 条草案涉及的是承运人能够交付货物之前的一段时间，但其侧重点是承运人从何时起根据运输合同不再承担任何责任。会上提出应当更加明确这一区别，在工作组审议第 46 条草案时可以进一步讨论这一问题。

#### 工作组就第 11(1)条草案达成的结论：

194. 经讨论后，工作组决定：

- 第 11(1)条草案的案文应当保留，但是关于是否删去“交付给收货人”这一词语，只能在工作组审议第 11(5)条草案之后作出决定。

#### 第 11(2)款草案

195. 工作组对第 11(2)条草案表示基本满意。会上提出对措词作一些小的调整，以便使该款更加明确，例如在第二句“时间和地点”这一词语之前加上“承运人的”。

#### 工作组就第 11(2)条草案达成的结论：

196. 经讨论后，工作组决定：

- 第 11(2)条草案的案文应当保留，但应由秘书处推敲具体措词以便使该款更加明确。

#### 第 11(4)条草案

197. 据指出，虽然第 11(2)和第 11(4)条草案都分别载有关于确定收货时间和地点以及交货时间和地点的默认规则，但这两款第二句的写法有差别。第 11(2)条草案的第二句提到收货发生的确切时刻，但与会者指出，第 11(4)条草案的第二句却没有对交付货物确定同样确切的时刻。有人赞成在第 4 款中加上一些措词，以便使交货时间同第 2 款中的收货时间一样准确。

198. 另据指出，第 11(2)条草案与第 11(4)条草案是不同的，因为第 4 款并没有提到一个可以确定的地点。会上提出，第 11(4)条草案应当把卸货地作为一个合理

的地点。这一建议得到一定的支持。但也有人提出疑问，如果货物是在某一不合理地点卸载的，那么如何确定交货的时间和地点，还是说应当把这个问题交给法院来裁决。另据指出，如果这些建议获得通过，将没有关于在不合理地点的交货时间和地点的默认规则。

199. 为了解释第 11(2)条草案与第 11(4)条草案之间的区别，有与会者指出，在港到港运输中，同时交付所有货物的情形极为少见；从货物实际交付给承运人到装载货物一般都有一段时间。据认为，在这种情况下，要求将这一段时间归入承运人的责任期是合情合理的。另外还解释说，在港到港运输中援引第 4 款草案最后一句中的默认规则的情况是极为少见的，因为大多数港口都有可以依循的习惯或惯例，不过，如果遇到这种极为罕见的情形，那就决定使用这样的规则：责任期应当在运输结束的时间和地点结束。

200. 会上支持下述意见：应当请秘书处对第 11(4)条草案的案文作出调整，以便反映在工作组中表达的关切并确保其与第 1 和第 2 款草案一致。但有的与会者告诫，在作出这种调整时，应当注意该款的最后词语可能被作出这样的解释：交货发生的时间和地点是打开集装箱的时间和地点。

#### 工作组就第 11(4)条草案达成的结论：

201. 经讨论后，工作组决定：

- 第 11(4)条草案的案文应当保留，但秘书处应当考虑调整措词，确保该款与该条草案中的其他各款保持一致，另外还要考虑关于交货地点是否应当增加“合理性”要求。

#### 第 11(3)和(5)条草案

202. 与会者对第 11(3)和(5)条草案案文和其中所采取的做法总体表示满意。有一项建议是以诸如“这种交出货物的时间和地点即货物交付的时间和地点”一类案文明确第 5 款草案的最后部分文字，但是据认为，一般性措辞即可达到这一目的。此外据认为，考虑到拟审议的对第 11(2)和(4)条草案的修订，有关删去第 11(1)条草案中提及的“给收货人”一语的建议(见上文第 192 段)已不再必要。

#### 工作组就第 11(3)和(5)条草案达成的结论：

203. 经讨论后，工作组决定：

- 第 11(3)和(5)条草案的案文将予保留，但为更精确和更一致起见，应作出必要的措辞调整。

#### 第 11(6)条草案和第 14(2)条草案：不负担装卸（及理舱）费用条款

204. 据指出，第 11(6)条草案意在与第 14(2)条草案协调适用，以便为不负担装卸（及理舱）费用条款的处理提供一个解决办法，这类条款在一些国家决定了承

运人的责任期。有与会者支持一种意见，即如删去第 14(2)条草案，则第 6 款草案将不可接受，但是这两项条文如与第 14(2)条草案放在一起则确立了一种可以接受的对不负担装卸（及理舱）费用条款的处理方法。据解释，这几项条文的共同作用是在托运人和承运人同意货物的装载、积载和卸载将由托运人进行的情况下，明确托运人和承运人的责任。在这种情况下，托运人将对由于未能有效履行这些义务所造成的任何损失负有责任，而承运人将保留对装卸期间诸如货物的照管义务等其他事项的责任，因为承运人的责任期将由运输合同加以规范。

205. 此外据指出，第 14(2)条草案的现有案文限制了可以由承运人转包给托运人或第 14(2)条草案所列其他当事人的义务。此外有一种意见是，第 11(6)条草案是有用的，因为该款明确规定装卸是在承运人责任期内发生的。

206. 据指出，不负担装卸（及理舱）费用条款最常用于非班轮运输，这类运输不在公约草案适用范围之内，但是公约草案可以通过第 10 条草案的适用而适用于非班轮运输中的运输合同。有一项关切是，公约草案许可不负担装卸（及理舱）费用条款，将导致其适用范围从非班轮交易扩大到班轮交易，并增加其被滥用的可能性，但是据指出，商业现实使得这种情况不大可能发生。在这方面，有与会者建议，作为草案的措词方式，对不负担装卸（及理舱）费用条款的依赖可局限于非班轮交易。另一些关切是，第 11(6)和第 14(2)条草案的适用可能限制非班轮运输中双方当事人目前在不负担装卸（及理舱）费用条款方面的契约自由，尤其是在风险分配方面。由于有这种可能性，据建议，不负担装卸（及理舱）费用条款应当界定承运人的责任期。

207. 有与会者提出了一些起草修改建议。据建议，应当在第 14(2)条草案第一句“由……履行的”一语之后插入“应为……的责任”一语。另据建议，应当在“装载”一词之前添加“最初”一词，而应当在第 14(2)条草案中“卸载”一词之前添加“最后”一词，以便使其与第 11(6)条草案保持一致，并排除中间港口。不过据强调，目前讨论的重点应当是第 11(6)和第 14(2)条的共同适用所确立的总体方法，以便为不负担装卸（及理舱）费用条款确定一个折中的解决办法。为此有与会者支持一项建议，即应去除第 14(2)条草案两边的方括号，而保留其案文供进一步讨论。另据指出，鉴于工作组核准了第 11(6)和第 14(2)条草案中的做法，应去除第 17(3)(-)条草案中的“[实际履行]”一语两边的方括号，而保留其案文。据认为，对第 17(3)(-)条草案的这一修订可能使得上述关于在第 14(2)条草案中添加“应为……的责任”一语的建议不再有必要。

#### 工作组就第 11(6)条草案达成的结论：

208. 经讨论后，工作组决定：

- 第 11(6)条草案案文应当保留；
- 应去除第 14(2)和第 17(3)(-)条草案两边的方括号，而保留其案文；
- 秘书处应当考虑在措辞方面进行一些改动，以确保该款与该条草案其他各款保持一致，并应当考虑改进一般措辞。

## 第 46 条草案. 接受交货的义务

### 总体讨论

209. 有与会者提醒工作组，工作组在其第十一届会议上审议了有关接受的交货义务的第 46 条草案（见 A/CN.9/526，第 65-72 段）。工作组审议的第 46 条草案案文载于 A/CN.9/WG.III/WP.56 附件一和附件二。

210. 作为一般性评论，有与会者就违背第 46 条草案规定的收货人接受交货的义务的后果提出了问题。有一种意见是，这种违背的发生不应当自动引发损害赔偿诉讼。对此据指出，违背第 46 条草案所述接受交货的义务属于托运人和承运人的一般权利和责任的范畴，而公约草案对此没有具体加以论及，因此发生违背的后果将留给国内法处理。作为一个一般性问题，另据指出，应当将本条草案仔细地与有关控制权的条文进行协调，因为据认为，收货人接受交货的义务的时间应当与控制权的转移相一致。不过另一种意见是，收货人接受交货的义务不应当取决于权利的转移，因为这是应当由公约草案加以调整的一个实际问题。此外据指出，尽管第 46 条草案的内容十分有用，应予保留，但是在列入调整交付后期间的条文时应当十分小心，因为这不属于公约和运输合同的范围。

### 第一句：收货人的义务

211. 与会者普遍支持一种意见，即收货人接受交货的义务应当是有条件的，因为据认为，应当有收货人的行动或意思表示以引发其接受交货的义务。一些与会者认为，这可以通过删去第 46 条草案第一句中案文两边的括号而保留其中的案文来实现。不过有与会者提出一种关切，即有关收货人“行使其由运输合同规定的权利”的要求过于宽泛和不明确，因而据建议，该条件应当反映收货人对其作为收货人的默示承认或实际承认。对此据指出，括号中的案文是收货人接受交货的义务所附的适当条件，因为据承认，该义务应当扩大到那些明示和默示承认是收货人的当事人，但是据认为，“承认”的概念是一个过于狭隘的条件，无法涵盖预期涵盖的情形。据建议，例如与国际销售法相一致，如收货人对货物进行取样，则其已行使了运输合同规定的权利，将有义务从承运人处接受交货。不过仍有与会者提出疑问，即方括号中的案文是否是表明引发收货人义务所必要的默示同意的最佳方式，而还有意见认为，尽管带有一些指导性质，但是第 62(3)条草案中的资格条件更适于界定什么不是默示同意，而不适于界定什么是默示同意。

212. 还有一些意见是，收货人接受交货的义务应当是无条件的，因此应当删去第 46 条草案第一句中括号内的案文。据认为，除非删去括号中的案文，否则收货人可以选择不行使其由运输合同规定的权利，从而可以逃避接受货物交付的义务。据指出，这一结果对于履行了运输合同条款的承运人将是不公平的，此外有必要避免增加无人提取货物的问题。



213. 此外据指出，第 46 条草案中的提及应为收货人在第 11(4)款草案提及的时间和地点接受货物交付的义务。不过据指出，目前的案文没有考虑到一种情形，即收货人是否也有义务在货物逾期到达的情况下接受货物。

214. 另一项建议是，应当通知收货人货物到达目的地。有一种意见是，采用对收货人的通知作为一种法律义务并不可取，因为发出货物已到的通知已经是行业中的标准做法，对承运人和收货人都是有利的，在这种通知方面似乎没有任何法律问题。据认为，在这方面作出法律要求可能产生不必要的官僚做法，而且可能造成取证困难。此外据指出，在现行做法中，以电子方式追踪货物所处地点已经非常普遍。

## 第二句：承运人的保管标准

215. 据指出，第 46 条草案第二句意在规定承运人在收货人违背接受交货义务的情况下，对交予其保管的货物的保管和责任的标准。与会者普遍支持一种意见，即第 46 条草案第二句应当结合有关承运人在货物无法交付的情况下享有的权利的第 51 条草案和有关承运人对无法交付的货物负有的责任的第 53 条草案加以考虑，这一句应当可以从第 46 条草案中拿掉，而将其加入第 53 条草案。

216. 与会者普遍支持一种意见，即应当保留有关保管标准的第二句的内容。不过有一种意见是，第 46 条草案第二句所规定的要求承运人遵守的保管标准以及违反这一标准所产生的赔偿责任过低，而其他一些意见是该保管标准可以接受。还有一种意见是，第二句中承运人的保管标准来自运输合同范围以外，而在一些法域，这可能引发“无因管理”的概念，这一概念对代理人规定了“合乎情理”的保管标准，但是第二句中所表述的保管标准要高于该义务。另一项有关保管标准的建议是，应当采取一种中间标准，即应当如同一些国内法律制度中的现有标准那样，要求承运人如同对待自己的货物一样对待这些货物。

217. 还有一些意见是，考虑到收货人不接受交货的原因有可能多种多样，而且可能是其所无法控制的原因，第二句中所载承运人的保管标准就过低。还有一项建议是，如果无法就适当的保管标准达成一致意见，导致该句被删去，则将这一问题交予国内法解决可能不够，可能有必要列入一项明确规定，说明保管标准由有关准据法调整。

218. 支持整个删去第 46 条草案的意见是，由于公约草案已经载有关于在这类情况下的控制权和承运人权利的充分规则，最好删去第 46 条草案，以避免在收货人违背接受交货的义务是否导致损害赔偿的问题上留有任何不确定性。对此据指出，收货人接受货物交付的义务是一项重要义务，必须明白无误，因此有与会者支持保留第 46 条草案。

## 工作组就第 46 条草案达成的结论：

219. 经讨论后，工作组决定：

- 第 46 条草案的案文应予保留，但应作出必要的措辞调整，尤其是在就第 51 和 53 条草案进行讨论之后。

#### **第 47 条草案. 确认收讫的义务**

##### **总体讨论**

220. 工作组一致同意，应当通过 A/CN.9/WG.III/WP.56 附件一和附件二所载的第 47 条，但须作一些措词上的改进。

##### **第 47 条草案下的其他审议情况**

221. 工作组了解到一种意见，即应当在文书草案中对未根据第 47 条草案确认货物收讫的后果加以明确，因为这一结果可以视同承运人未能履行第 13 条草案规定的依照运输合同交付货物的义务。据指出，工作组今后应审议的该问题的另一个方面是，文书草案应当列入一项有关在收货人未履行其出示适当身份证明的义务或未支付运费的情况下承运人享有保留货物的权利的条文，因为据认为目前的诉诸国内法或在运输合同中采用保留条款的制度不能令人满意。有与会者对这一建议表示支持。

##### **工作组就第 47 条草案达成的结论：**

222. 经讨论后，工作组决定：

- 应通过第 47 条草案，但须作一些措词上的改进；
- 应考虑按上文第 221 段的建议拟订案文的措词。

#### **第 48 条草案. 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**

##### **总体讨论**

223. 与会者提醒工作组，其上次对第 48 条草案的审议是在第十一届会议上（见 A/CN.9/526，第 74-77 段）。工作组审议了载于 A/CN.9/WG.III/WP.56 附件一和附件二的本条文案文。

224. 与会者提醒工作组，第 48 条草案意在管辖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。

##### **第 48(a)条草案**

225. 据指出，第 48(a)条草案的目的是，如果收货人的名称和地址未在合同细节中提及，则控制方必须向承运人提供收货人的名称和地址，以便承运人交付货物。与会者赞同一项建议，认为应对案文稍作调整，以便对于有些国内条例要

求控制方提供这类信息的时间早于公约草案所规定的的时间的情况，可照顾到这些条例的执行。另据指出，英文“thereof”应替换成“name and address of consignee”（中文本已经译出了“收货人的名称和地址”，因此无需改动），以便提高案文的明确性。也有与会者表示认为，应删去第 48(a)条草案，因为这款草案的实质内容被认为已在第 59 条草案中作了论述。

#### 第 48(b)条草案

226. 与会者注意到，第 48(b)条草案有三项备选案文。许多代表团表示支持在公约草案中保留本款草案的备选案文 C。据指出，备选案文 C 并未将鉴定收货人的身份限定为交付货物的一个先决条件，因此避免了在无适当身份证件情况下承运人向正确的收货人交付货物将被认定为无效的这种不希望的后果。据补充说，备选案文 C 准确地反映了要求鉴定收货人的身份是承运人的一项权利而不是一项义务这一概念。还有与会者指出，备选案文 C 还可达到将有关证件的伪造事项留给国内法处理这一理想的结果。但是，也有些与会者表示支持第 48(b)条草案的备选案文 A，因为据指出，这一备选案文更好地表述了承运人鉴别收货人身份的义务。还有与会者认为，应删除第 48(b)条草案，该款草案的实质内容应在第 47 条草案中处理，可在第 47 条草案中增添提及鉴别收货人身份的词语。

227. 有与会者建议，第 48(b)条草案备选案文 C 规定的在第 11(4)条草案提及的时间和地点交货应替换为在运输合同中约定的时间和地点交货。但是，也有与会者指出，这样更改可能在实务中造成问题，因为运输合同中很少会列明交货的时间，建议需对这一事项作进一步审议，或只是应当对文书草案中凡提及交货时间的词语都加以重新审议。

228. 据指出，关于第 48(b)条草案，也可能出现记名提单的问题，有关事项将是今后一项提案的主题。初步意见是，记名提单将最好是在公约草案关于运输单证的章节草案中作一般性处理。

#### 第 48(c)条草案

229. 有与会者指出，第 48(a)条草案没有规定控制方未提供收货人名称和地址的后果，但据补充说，这些后果最好列明在第 48(c)条草案中，在该款的开头添加如下案文：“承运人不知道收货人名称和地址的，或”。还有与会者建议，第 48(c)条草案应载有一些词语提及承运人向收货人发出通知，似可在案文“收货人”之后插入“收到通知后”等词语。

#### 工作组就第 48 条草案达成的结论：

230. 经讨论后，工作组决定：

- 应审议对(a)款和(b)款提出的改进措词建议；
- 应将第 48(b)条草案备选案文 C 保留在公约草案中；

- 公约草案第 48(c)条草案的起句改为“承运人不知道收货人名称或地址的，或在货物到达目的地后，收货人收到通知后……”。

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

##### 总体讨论

231. 与会者提醒工作组，其上次对第 49 条草案的审议是在第十一届会议上（见 A/CN.9/526，第 78-90 段）。工作组审议了 A/CN.9/WG.III/WP.56 附件一和附件二所载的本条款案文。

232. 据解释，第 49 条草案旨在改革海上运输中的可转让运输单证制度，特别是消除由于货物在提单到达之前到达目的地所产生的问题。在实务中，已形成了一些解决这一问题的方法，例如凭所开具的赔偿保证书交付货物，但是据认为这些解决办法仍然不能令人满意。据建议，本条草案将恢复提单的原有功能，并减轻“过期”提单产生的问题。

233. 另据指出，本条草案将对现行银行做法产生重大影响，尤其是降低了中介银行手中提单的价值，并且严重影响到目前的跟单信用证制度。鉴于这种对银行业的影响，有一种意见认为，也许应当对第 49 条草案作出某些修改，以限制其范围，如将其仅限于适用载有这类明确声明的提单。尽管有与会者提出应谨慎对待第 49 条草案的实际适用，但是据指出，其将带来的变化被认为在银行业的某些部门是受欢迎的，这些部门也在寻求这方面明确和可预期的规则，而且对于拟议的新制度，也已收到了银行业其他利益方的肯定意见。与会者普遍赞成将第 49 条草案制度的审议作为讨论的基础。

##### 第 49(a)条草案

234. 据指出，第 49(a)条草案规定，可转让运输单证或可转让电子运输记录的持有人有权在交出该单证或记录后提取货物。据指出，第 49(a)条草案可能会对中途停运权产生影响，而这两者之间的相互影响需要进一步加以考虑。对此据指出，停运权是销售合同下提供的救济，但是在实务中其行使要求有对提单的控制，这将防止第 49(a)条草案与停运权之间发生冲突。对此据建议，公约草案应当明确，其规定不影响国内物权法和破产法。

235. 提出的有一项措词建议是将第 49(a)条草案中的“有权”一语改为“被要求”，以便与第 46 条草案规定的收货人接受交货义务保持一致。

##### 第 49(b)条草案

236. 据指出，第 49(b)条草案涉及货物已到达目的地但可转让运输单证或可转让电子运输记录的持有人没有提取货物的情形。据解释，在这种情形下，承运人有义务通知控制方持单人未提取货物，但在无法确认控制方时，对于货物如何交付，承运人有权请托运人发出指示。

237. 据建议，本条文草案应当最好具体规定承运人在确认控制方时应有的谨慎程度，同时应当对本条文草案作出修正，以列入非持单人要求提取货物的情形。作为替代，据建议，可以删去第 49(b)和(c)条草案，而承运人则可以援用其在第 51 条草案下享有的对无法交付货物的救济。在这一提议下，据指出，持单人对货物的权利将保持不变，而持单人将依据第 51 条草案有权享有该货物变卖后的收益。不过据指出，第 51 条草案中的救济在目前实务中已经存在了一段时间，但是所提到的有关提单的问题仍未解决。

238. 针对一项询问，据答复指出，如果持单人未出现，承运人必须通知控制方这一要求被认为是承运人的一项义务。另有一种意见认为，根据贸易惯例，承运人通知控制方这一义务并不被认为负担过重。此外据建议，应当更加明确一点，即第 49(b)条涉及货物已到达但是不愿提取货物的情形，第 49(d)条草案涉及有可能交货但是没有提单的情形，而第 51 条草案则涉及第三种情形，即无人提取货物时承运人可以对货物进行处置。

#### 工作组就第 49(a)和(b)条草案达成的结论：

239. 经讨论后，工作组决定：

- 在工作组审议本条草案其余部分之前，第 49(a)条草案案文应予保留；
- 考虑到上述意见，应保留第 49(b)条草案案文，供工作组进一步审议；
- 对第 49 条(c)、(d)和(e)款草案的讨论将在工作组下一次审议第 10 章草案案文时进行。

### 三. 其他事项

#### 第十七和第十八届会议的时间安排

240. 工作组注意到，其第十七届会议订于 2006 年 4 月 3 日至 13 日在纽约举行。工作组赞赏地注意到委员会在其第三十八届会议上作出决定，为工作组该届会拨出两周的时间以便于工作组继续其工作（见 A/60/17，第 240 段）。

241. 据指出，工作组第十八届会议订于 2006 年 11 月 6 日至 17 日在维也纳举行，但尚待委员会第三十九届会议核准（见 A/60/17，第 241 段）。

#### 未来工作的计划

242. 为安排有关文书草案其余条款的讨论，工作组通过了下述暂定议程，将按所列的顺序处理，以便完成文书草案的二读并开始三读：

#### 第十七届会议（2006 年 4 月 3 日至 13 日，纽约）：

- 控制权；
- 权利的转让；

- 货物交付（续）；
- 适用范围与契约自由；
- 托运人的义务；
- 运输单证。

第十八届会议（2006年11月6日至17日，维也纳，尚待核准）：

- 第十七届会议的任何遗留问题；
- 诉权和诉讼时效；
- 责任限制，包括有关修正责任限额的第104条草案；
- 最后条款；
- 管辖权和仲裁。

243. 鉴于即将举行的工作组第十七届会议议程问题较为复杂，一些代表团建议，应当举办一次研究性研讨会，以协助代表团为该届会议作好准备。另据建议，该研讨会可以于2006年1月23日至24日在伦敦举行。尽管据强调该研讨会不是贸易法委员会主办或主持的一项活动，但是将努力安排以英文和法文进行的发言。所有有兴趣的代表团都被邀请参加会议，并请秘书处在贸易法委员会网站上提供有关信息。

244. 一些代表团强调，了解总量合同制度对小批量或非复杂化总量托运人的意义关系重大。据指出，尽管接受现实，承认总量合同概念是公约草案中达成的一种折衷，但是并非所有国内法域都广泛了解这一法律概念，因此据认为，可能不是所有代表团都能充分认识到在公约草案中如此处理总量合同的意义。为了进一步加快公约草案的编写工作，与会者广泛支持编写一份有关在公约草案中对总量合同所作处理的解释性文件，以进一步说明其法律和实际意义。另据建议，考虑到国际海事委员会（海事委员会）拥有高度专业的技术能力，应当请海事委员会协助编写这一文件，海事委员会表示愿意在这方面提供协助。