



联合国 大会



Distr.:GENERAL
A/CN.9/236
13 April 1983
CHINESE
Original:ENGLISH

联合国国际贸易法委员会

第十六届会议

1983年5月24日至6月3日,维也纳

工作的协调 国际货物运输领域的若干最新发展

秘书长的报告

目 录

	<u>段 次</u>	<u>页次</u>
导 言	1 - 4	3
一. 海运保险	5 - 6	5
二. 集装箱运输	7 - 12	5
三. 货物转运	13 - 14	7
四. 国际装卸站经营人的责任	15 - 39	7
A. 转运中货物储存的某些有关特征 和装卸站经营人	19 - 21	8
B. 国家法律制度所规定的装卸站经 营人的责任	22 - 27	10

	<u>段次</u>	<u>页次</u>
C. 装卸站经营人和国际运输公约	28 - 32	11
D. 统一私法学社公约初步草案	33 - 39	13
五. 结束语	40 - 43	15

导 言

1. 委员会在其第十一届会议上决定将运输这一议题列入其未来的工作方案并决定优先审议这一议题¹。委员会在同一次会议上还要求秘书处编写一份关于各国际组织在多式联运、租船合同、海运保险、集装箱运输和货物转运各方面迄今所完成的工作报告²。委员会在审议秘书处编写的报告以后方能就这几个题目的进一步工作范围和可能交由工作组去做³的问题作出决定。

2. 委员会在第十二届会议上收到了其在第十一届会议上所要求的报告⁴。委员会在审议了报告以后决定不进行下列各方面的工作：多式联运或集装箱运输（注意到贸发会议政府间工作组已完成一份国际多式联运公约草案⁵）、货物转运合同（因为人们尚未明确提出统一规则的需要而提议的国际多式联运公约也许能解决所经历过的困难⁶）、或关于租船合同或海运保险（贸发会议一个工作组正在进行审议⁷）。委员会也没有采纳在可能就仓储合同问题进行工作的那届会议上提出的建议⁸。然而，委员会注意到秘书处对各国际组织在运输方面进行工作所做的调查，请秘书处继续进行这一项工作并向委员会报告这方面工作的进展⁹。

¹ 联合国国际贸易法委员会第十一届会议工作报告，《大会正式记录，第三十三届，补编第17号》（A/33/17），第67(c)(七)、68和69段。

² 同上，第67(c)(七)段。

³ 同上，第67(e)段。

⁴ A/CN.9/172。

⁵ 联合国国际贸易法委员会第十二届会议工作报告，《大会正式记录，第三十四届，补编第17号》（A/34/17）第104段。

⁶ 同上。

⁷ 同上。

⁸ 同上，第105段。

⁹ 同上，第106段。

3. 秘书处也为委员会第十三届会议和第十四届会议编写了报告，写入了一些组织在上述报告中所提到的方面，特别是海运保险、集装箱标准和货物转运方面的最新活动情况¹⁰。

4. 本报告载入了上文各段提及的报告中所述活动的一些最新情况，特别根据1980年5月24日通过的联合国国际多式联运公约这一情况¹¹。本报告亦将更仔细地审查国际统一私法学会关于国际装卸站经营人的责任方面的工作，这一工作现已进入最后阶段¹²。

¹⁰ A/CN.9/192/Add.1; A/CN.9/202/Add.2, 也见A/CN.9/225, 该文件记录了秘书处就国际运输文件方面的情况向委员会第十五届会议所做的报告。

¹¹ TD/MT/CONF/16

¹² 关于各组织在国际运输领域当前的其他活动情况见A/CN.9/237/Add.2。

一. 海运保险¹³

5. 贸发会议航运委员会1980年举行的第九届会议批准了国际航运立法工作组的建议。这项建议要求起草一套船壳保险和货物运输保险的标准条款,作为一种非指令性的国际规范。

6. 工作小组在其第七届(1980年),第八届(1981年),和第九届(1983年)历次会议上都进行了海运保险条款的起草工作,并且就船壳保险问题通过了两个复合的文本,一个是关于“除例外情况的一切海险”,另一个是关于“指定险”,二者都写出了基本保险险别条款,包括风险条款,排除条款,碰撞责任条款,和一般海损与起诉和劳动条款。¹⁴关于货物运输保险,工作组也通过了一项复合文件,规定出一般保险险别与排除条款,并已一致同意把一项关于保险险别与海上救助条款的文件编入工作组第八届会议的报告¹⁵。

二. 集装箱运输¹⁶

7. 按照1980年贸发会议贸易发展理事会的决定,贸发会议航运委员会第九届会议决定把国际多式联运集装箱标准问题纳入其工作方案,并将这一领域的活动与其多式联运工作联系起来,经常进行审查。

8. 贸发会议将赞助召集一个政府间小组会议以推荐关于多式集装箱关税标准规则的一些原则。

9. 国际标准化组织(标准化组织)已通知贸发会议秘书处说,标准化组织将继续执行其鼓励并欢迎发展中国家参加其技术委员会104的工作的政策,这个委员会的职责就是货运集装箱的标准。标准化组织还通知说,该组织还将继续执行保持集装箱标准的高度稳定并避免其经常变动的政策,因为变动会影响标准化组织

¹³ 见A/CN.9/172,第32-41段;A/CN.9/192/Abb.1,第二段;和A/CN.9/202/Abb.2第5-10段。

¹⁴ TD/B/C.4/ISL/L.69。

¹⁵ TD/B/C.4/ISL/37,附件二,和第10段。

¹⁶ 见A/CN.9/172,第42-53段;A/CN.9/192/Abb.1,第13-14段;A/CN.9/202/Abb.2,第62-63段。

集装箱的一致性，相互仿效性或模式协调性。标准化组织还采取了下述政策：即不论何时提出修改基本货运集装箱标准的建议，只要这建议影响到上述的一致性，相互仿效性与模式协调性，那就必须将这种建议分发给更为广大的范围去研究，即包括标准化组织的全体成员国与有关的联合国机构，而不是象通常那样只发给技术委员会 104 的成员。这是为了尽可能广泛地征询意见。¹⁷

10. 最近对标准化组织集装箱标准的修改已减少经批准的不同容量集装箱的数量。¹⁸ 对标准化组织的其他标准的提高与修改亦已进行，并公布了一些新增加的标准。¹⁹ 还有另外一些修改与增添事项正在考虑之中。²⁰

11. 海事组织（现称国际海事组织）海上安全委员会 1981 年曾一致通过安全集装箱国际公约修正案的提案。修正案的主要点就是允许用较长的时间完成对现有集装箱和未经批准的新集装箱加固装甲版面，新的要在制造的时候予以加固。这个修正案按照公约中所载的修订其技术附件的简单程序而通过的。²¹ 海事组织集装箱与货物小组委员会在其 1982 年举行的第二十三届会议上审议了对公约的其他修正。

12. 关于公约的协调解释与实施的建议，已经由海上安全委员会于 1981 年春天修订并且通过，将刊入海事组织文件 MSC XLIV/21, 附件 3 5。

¹⁷ TD/B/C.4/195, 第 2 2 段, 2 6 段; TD/B/C.4/235, 第 8 段。

¹⁸ TD/B/C.4/235, 第 9 段。

¹⁹ 同上, 第 1 5—1 7 段。

²⁰ 同上, 第 1 8—2 3 段。

²¹ 同上, 第 3 9—4 4 段。

三. 货物转运²²

13. 国际货运承揽业协会联合会 (FIATA) 已经开出联合运输提单。这份文件的订正本于 1978 年经国际商会联合运输联合委员会通过, 被认为是符合国际商会联合运输单据统一规则的。因此, 这份国际货运承揽业协会联合会文件受国际商会统一规则的管辖。作为多式联运经营人的一些货物转运人正在开出国际货运承揽业协会联合会的这种提单。

14. 贸发会议秘书处在 1982 年 3 月印发的一份报告 (TD/B/C.4/243) 中指出, 货物转运人所提供的多式联运业务的条款受其本国协会采用的货物转运标准条件的管辖 (除了国际货运承揽业协会联合会的联合运输提单以外)。报告指出将本国协会采用的、为部分的运输安排而设计标准条件应用于货物转运人作为货主的多式联运上是不适合的。贸发会议秘书处建议对托运人组织、货运承揽者协会、主管当局和其他有关组织之间的协商应该予以鼓励, 以便能够制定出《联合国多式联运公约》中没有规定的多式联运业务的标准条件。

四. 国际装卸站经营人的责任²³

15. 统一私法学社一个研究组已就统一私法学社内部有关仓储合同问题方面的工作起草了一份关于《国际装卸站经营人责任公约》初步草案²⁴, 这是从 1960 年起就被列入统一私法学社一般工作计划之中的。

16. 1974 年召开的统一私法学社理事会第五十三届会议将仓储合同这个问题列为优先议题。它发生的部分原因是由于贸易法委会在海运货物领域里的工作,

²² 见 A/CN.9/172 第 5 4 段至 6 3 段; A/CN.9/192/Add.1 第 1 5 段; A/CN.9/202/Add.2, 第 1 8 段; A/CN.9/225 第 1 9 段、第 5 7 段。

²³ 见 A/CN.9/202/Add.2 第 4 6 - 5 8 段; A/CN.9/225 第 22-23 段, 第 3 0 段、第 3 2 段、第 4 0 段。

²⁴ 统一私法学社 1982、研究报告 XLIV-文件 1 4。

它发生在日益察觉对受托保管货物的人在运输前、运输中和运输后的责任缺乏统一规则的时候。统一私法学社理事会在其第五十六届会议（1977年）上成立了一个关于仓储合同的研究组并给予它起草这种统一规则的任务。1981年10月，该研究组通过了初步《公约》草案。²⁵

17. 统一私法学社理事会，在其第六十一届会议（1982年）上，要求统一私法学社秘书处与有关的国际组织合作，为广泛宣传初步《公约》草案，采取积极行动。正如提交委员会第十五届会议的关于国际运输单据的报告中指出，委员会秘书处已将委员会对这个问题的关心通知理事会，如果它与有关货物运输的国际公约，特别是《汉堡规则》有密切的关系而且与一些发展中国家的需要有关系，这种关心或许在将来的某个时候会转变为积极的行动。²⁶

18. 在委员会的第十五届会议上，统一私法学社的观察员说，他的组织愿意同委员会合作，将来共同编写关于国际装卸站经营人责任的公约草案。²⁷

A. 转运中货物储存的某些有关特征²⁸和装卸站经营人²⁹

²⁵ 予期统法社理事会将在其1983年5月第一周举行的下一届会议上通过该案文作为《公约》草案。

²⁶ A/CN.9/225, 脚注10。

²⁷ 联合国国际贸易法委员会第十五届会议工作报告,《大会正式记录,第三十七届会议,补编第17号》(A/37/17),第105段。

²⁸ 这个论述涉及到与运输货物有关的货物储存,而不是与运输无关的储存。论述多出自D. Hill 1976年为统一私法学社编写的关于仓储合同的初步报告(统一私法学社1976年,研究报告XLIV-文件2)。

²⁹ 统一私法学社《关于国际装卸站经营人责任公约》初步草案宁愿使用“装卸站经营人”这个术语,而没有使用“仓库业者”。统一私法学社研究组相信带有庇护所的含义的最后一术语,由于货物储存技术的新发展和由于这种经营人现在完成的服务是传统的仓库业者无法提供的这一事实,(见第23段)现在已经过时了。本文件中的论述采用这一专门名词,这里的“装卸站经营人”指的是,其主要职责是妥善保管货物,但也可以完成与运输货物有关的其他非运输业务。见统一私法学社1982年,研究报告XLIV-文件14,第22段。

19. 货物储存只是与国际贸易货物运输有关的典型的非运输业务中的一个成分。其他成分包括货物转运和装卸作业，诸如装卸运输船只或车辆上的货物，将货物装载到船只或车辆上（“理舱”）和装货前或卸货后在码头上搬运货物（“码头上货物的运输和储存”）。

20. 转运中货物的储存有时由一个企业，作为一个与其他非运输业务分开的独立活动来完成。然而，它往往由承运人、货物转运人或装卸站经营人结合前段中所提到的其他业务来完成。因此，一个货物转运人或者，按照某些运输方式，承运人本身可以完成装货、理舱和卸货业务以及转运中货物的暂时储存。同样，装卸站经营人可以提供附属于货物储存的装货、理舱或码头服务。与此有关的做法因经营所在地和涉及到的贸易或运输类型而有所不同。

21. 集装箱的出现导致转运储存与其他业务合并在一个总的作业中，因为集装箱可以在作为码头、转运仓库、收货和交货地区的仓库所在地储存。

B. 国家法律制度所规定的装卸站经营人的责任

22. 管辖装卸站经营人的规则根据国家法律制度就其来源和实质内容而论都大不相同。

23. 管辖装卸站经营人责任的规则可能包括在民法典或商法典或通常管辖货物交存或寄存合同的英美法的规则中。经营的特别类别可能受到特别法律的管辖。可是，在几个法律体系里，通过一般条件的使用，装卸站经营人的法律责任可能受到合同的限制或修改。其程度因法律体系而异这是可能的，并进一步扩大装卸站经营人责任的差异。

24. 根据这些不同来源的规则而制定的装卸站经营人的责任标准有实质上的变化。由于对不同类型的装卸站经营人施行了不同的责任标准，一些法律体制里还存在着差异。

25. 根据各种法律体系适用于装卸站经营人关于货物储存的责任标准，其范围从严格的责任（例如，除非装卸站经营人能证明存在某种范围狭窄的免责情况的责任），到疏忽（例如，未能合理地照管货物），到免除大多数形式的责任（例如，根据一般条件）。此外，尽管根据许多法律体系，装卸站经营人的责任在于证明他不承担责任，但在一些法律体系里，责任在于索赔人。可是，在后者的体系里，如果装卸站经营人提出一定数量的证据，索赔人往往从装卸站经营人应负可能得到克服责任的假定中受到帮助。

26. 多法律体系之间关于责任的时效期和财务限度也存在着差异。关于后者，曾观察到载于合同一般条件的责任的财务限度往往非常低，结果是，甚至在责任标准比较高的情况下，该标准的真正效果可能受责任的低财务限度的影响而减小。³⁰

27. 装卸站经营人责任方面的差异由于这些事实进一步复杂化，即根据同一法律体系装卸站经营人可能受到关于责任不同规则的管辖，取决于从事业务的性质（例如，储存或装卸），而同样的业务可能在一定的地点由使用不同合同条件的不同类型的装卸站经营人来执行，造成关于上述业务有关责任的不同规则。

³⁰ 统一私法学社 1976 年，第 XLIV 号研究报告，文件 2，第 20 页

C. 装卸站经营人和国际运输公约

28. 货物运输包括的业务属于两个性质不同的类别——货物实际的运输，和货物在转运之前，转运期间和转运之后的储存与装卸。通过国际公约，管辖各种国际运输的方式（如海运、空运、公路、铁路和内河运输）的规则的规则已变得愈来愈一致，而管辖非运输业务的中间人，如装卸站经营人的规则尚未一致。统一私法社关于国际装卸站经营人责任的工作曾部分根据这种看法，应作出尝试统一这个领域的规则以便弥补由现有国际运输公约留下的责任制度里的缺陷。³¹

29. 关于运输之前、运输期间和运输之后的期间，货物储存方面存在的这些缺陷，不包括在国际运输公约制定的一致制度内。在这些期间，储存将受上文第23到27段所描述的不同法律体系和通常较低标准和责任限度的管辖。

30. 那些货物由装卸站经营人储存或装卸的托运人和发货人（以下简称为“货物利益”），就要求装卸站经营人赔偿货物损失或损害而言，直接受法律制度里有关装卸站经营人责任分歧的影响。利用装卸站经营人业务的承运人和其他人（如货物转运人³²），由于承运人或其他人承担货物在装卸站经营人手中时遭受损失或损害货物利益的责任，在他们向装卸站经营人追偿损失的追诉权方面直接受到影响。

31. 最近通过的国际运输公约，当他们开始生效时，将会减少由于在法律制度里有关装卸站经营人责任存在缺陷对货物利益的某些不利后果。然而，这样做时，他们可能在一些情况下对承运人增加不利的后果。这些结果可能发生，因为根据这些公约一个承运人³³将要受约束的责任制度会展期到可能储存货物的年时限，而且因为根据这些制度承运人对货物利益的责任标准往往会高一些，往往受到比在另外情况下曾适用于储存的标准和责任限度更高的责任财务限度的管辖。举例来说，

³¹ 关于《国际装卸作业责任公约》初步草案说明性报告（下文简称为“说明性报告”）（统一私法社第XLIIV号研究报告，文件14）第9段。

³² 例如，当转运人充当一个委托人时；见A/CN.9/172，第59-63段。

³³ 在下面讨论“承运人”一词，当提到《多式联运公约》时，将包括多式联运经营人。

根据《1978年联合国海上货物运输公约》(汉堡规则)³⁴，《关于国际铁路运输的公约》，和《联合国国际多式联运公约》，承运人对货物负责并从接收货物之时起到交付货物之时止受单一责任制度的管辖。³⁵ 根据《汉堡规则》和《多式联运公约》的规定，承运人对于发生在由他负责期间的货物损失或损害须负赔偿责任，除非他能证明他曾采取一切合理的措施避免该事件发生及其后果。³⁶ 此外，由这些公约制定的标准和责任的限度不能受合同的规定而减少。³⁷ 根据《关于国际铁路运输的公约》，承运人将对他担负责任期间货物的损失或损害负责，除非他不能避免造成损害的事件和防止它们的后果，或除非它们是具体规定的风险造成的结果。³⁸ 以合同上减低这一标准的能力是受到限制的。³⁹

32. 但是，甚至根据这些国际公约，仍留有直接影响货物利益的缺陷。承运人担负责任的期间可能不包括货物会在装卸站经营人手中的全部时间。例如，根据《汉堡规则》和《多式联运公约》，如果收货人未收到承运人的货物，而他把它们留给收货人处置时⁴⁰，这在许多情况下就是将它们存仓，根据公约规定承运人担负责任就告终止。此外，根据《汉堡规则》承运人的担负责任仅包括承运人对于货物在装货港，在运送途中及在卸货港由其掌管的全部期间。⁴¹ 因此，该公约将不包括在装货港或卸货港范围以外的转运存仓。

³⁴ A/CONF.89/13, 附件一, 《联合国海上货物运输会议的正式记录》, 联合国出版物, 出售品编号: E.80.VIII.1)。

³⁵ 《汉堡规则》, 第4条(但见第11条); 《关于国际铁路运输的公约》, 附录B, 第35和36条; 《联合国国际多式联运公约》第14条。《多式联运公约》还规定多式联运经营人应对他雇用来执行多式联运合同人员的行为和不行为负责(第15条)。

³⁶ 《汉堡规则》, 第5(1)条; 《多式联运公约》, 第16(1)条。

³⁷ 《汉堡规则》, 第23条; 《多式联运公约》, 第28条。

³⁸ 《关于国际铁路运输的公约》, 附录B, 第36条。

³⁹ 《关于国际铁路运输的公约》, 附录B, 第6(2), (3)和(4)条。

⁴⁰ 《汉堡规则》, 第4(2)(b)(二)条; 《多式联运公约》, 第14(2)(b)(二)条。

⁴¹ 《汉堡规则》, 第4(1)条。

D. 统一私法学社公约初步草案

33. 统一私法学社《国际装卸站经营人责任公约》初步草案的主要特点，类似《汉堡规则》和《多式联运公约》的特点。因此，装卸站经营人从其掌管货物起直到交货期间对于货物的损失或损坏负有赔偿责任，除非他能证明已采取一切可以避免造成损失及其后果的合理要求的措施。⁴² 赔偿责任规定为每公斤⁴⁴ 2.75 记帐单位，⁴³ 除非这种损失或损坏出于装卸站经营人有意造成损失或损坏的行为或不行为，或出于他对可能造成的损失或损坏的情况粗心大意和有所了解的行为或不行为。⁴⁵

34. 《公约》初步草案请装卸站经营人在客户的要求下发给一份注有日期的单据，确认已收到货物。该单据提供了关于装卸站经营人负责其中所描述货物的表面证据。但是单据的流通仍取决于当事双方的协商一致和适用的法律。⁴⁶

35. 装卸站经营人有权保留和销售货物以清偿他的费用和其他有关货物的索赔。⁴⁷ 文本还赞成关于一般置留权的合同规定，只要这些规定不与适用的法律相抵触。⁴⁸

⁴² 第三条第(1)款、第六条第(1)款；对照《汉堡规则》第五条和《多式联运公约》第十六条。

⁴³ 《汉堡规则》(第六条第(1)款(a)项)规定每公斤限度为2.5 记帐单位，《多式联运公约》(第十八条)规定为2.75 记帐单位。根据统一私法学社《公约》初步草案的规定，记帐单位应换算为国家货币，采取类似《汉堡规则》(第二十六条)和《多式联运公约》(第三十一条)所规定的办法。根据《公约》初步草案的规定，责任限度可作修改(第二十一条)，采取类似《汉堡规则》第三十三条所规定的修改办法。已通知统一私法学社秘书处需要考虑大会1982年12月16日第37/107号决议。大会在该决议中建议，在拟订有关责任限度规定的国际公约时，应该采用委员会在其第十五届会议上所通过的记帐单位规定和调整责任限度的两项备选规定中的一项。联合国国际贸易法委员会第十五届会议工作报告，《大会正式记录，第三十七届会议，补编第17号》(A/37/17)。

⁴⁴ 第七条。

⁴⁵ 第九条第(1)款；对照《汉堡规则》第八条和《多式联运公约》第二十一条。

⁴⁶ 第四条。

⁴⁷ 第五条。

⁴⁸ 关于《公约》初步草案的说明性报告，上文脚注31，第57段。

36. 与《汉堡规则》⁴⁹ 和《多式联运公约》⁵⁰ 相类似,《公约》初步草案规定,对国际装卸站经营人施加的义务和责任,不能由于合同规定而减少。⁵¹ 而且,《公约》初步草案应作为国际运输公约的补充,因为它不能修改任何这类公约所规定的承运人的权利和义务。⁵²

37. 载于《公约》初步草案中的规则原则上是属于强制性的,由缔约国向其领土上的所有国际装卸站经营人施行。但是,各国可以宣布这些规则仅适用于那些同意受它管辖的国际装卸站经营人。⁵³

38. 在拟制《公约》初步草案工作期间提出了这样的问题,即对装卸站经营人责任的现有分歧,是否实际上引起了为统一和协调这方面的法律所作的努力提供法律根据的问题。有人还指出,这种分歧的重要性可能很难以一种得到普遍接受的方式来统一法律。而且,装卸站经营人完全能反对建立一种法律制度,这种法律制度超出了他们所习惯的并且不能由一般条件降低的标准和责任限度外,还对他们规定了标准和责任限度。但是,在统一私法学社仓储合同研究小组内发表了一些意见,下述特点可以使初步草案文本更加为人所接受:(a)作为国家法律的一部分,从实际出发的标准和责任限度不能受到司法的干扰;(b)责任的财务限度很难为索赔人所冲破;(c)各国仅能对那些接受根据《公约》所建立的制度的装卸站经营人实行《公约》的规定;(d)较短的时效期;(e)装卸站经营人保留和销售货物的权利,在其他情况下不能在某些法律体系中获得。

39. 《公约》初步草案旨在建立一套起码的规定管辖国际装卸站经营人责任的规则。该《公约》不涉及一些诸如客户的义务等问题。统一私法学社仓储合同研究小组表示,《公约》初步草案未包括的问题可能在晚些时候得到解决,或者可能由各有关商业组织拟订的标准条件来解决。⁵⁴ 在这方面,国际海事委员会(国际海委会)于1981年通知研究小组,国际海委会已决定拟订指导国际装卸站经营人

⁴⁹ 第二十三条。

⁵⁰ 第二十八条。

⁵¹ 第十二条。

⁵² 第十四条。

⁵³ 第十八条。

⁵⁴ 关于《公约》初步草案的说明性报告,上文脚注31,第18段。

进行的活动的标准条件，如果这种条件完全符合《公约》草案的规定的話。⁵⁵

五. 结束语

40. 委员会似宜注意到本报告所阐述的各个领域中其他组织的工作，并要求秘书处随时了解这些领域的事态发展情况。

41. 关于国际装卸站经营人责任问题，如果委员会有意协调这个领域的法律，那么它可以按照其作为联合国系统在国际贸易法领域中的核心法律机构的协调作用和地位，向统一私法学社提出要求，请其将《公约》草案传送贸易法委会审议。与此同时，委员会可以要求秘书处编写一份这个议题所涉及的问题的研究报告。

42. 因此，可能有各种委员会可以采用的办法。例如，在今后会议上对《公约》草案进行审查之后，委员会可以对这个问题准备一些意见和建议，然后送交统一私法学社。委员会还可以用一种适当的形式（例如公约、标准法或一般条件），自己着手拟制一个文本，或可采用统一私法学社的草案作为基础。任何这类工作都可以交给贸易法委会工作组去做。

43. 另一方面，如果委员会认为它在这个时候进行关于这个问题的的工作不是时机，则似宜要求秘书处随时掌握这方面的进展情况，连同本报告所阐述的其他方面的进展情况。

⁵⁵ 统一私法学社秘书处关于1981年10月19日至21日在罗马召开的仓储合同研究小组第三届会议的报告（统一私法学社1982年，研究报告XLIV-文件，13），第5段。