



联合国国际贸易法委员会

第三工作组（运输法）

第十七届会议

2006年4月3日至13日，纽约

运输法：拟订[全程或部分途程][海上]货物运输公约草案

托运人的义务：瑞典代表团就案文措辞提出的意见

秘书处的说明

在第三工作组（运输法）第十六届会议筹备期间，瑞典政府向秘书处提交了有关[全程或部分途程][海上]货物运输公约草案中的托运人义务的已列为本文件附件的文件。瑞典代表团称，该文件的目的是通过提出公约草案关于托运人义务的第8章的修订案文，促进工作组对这一议题的审议。瑞典代表团还称，附件中的修订案文和评注是按照工作组在其第十六届会议上对托运人义务这一议题的审议，并根据与其他代表团进一步的非正式磋商编写的。工作组似宜在进一步审议公约草案第8章托运人义务时审议本文件附件中的案文。



附件

托运人的义务：[全程或部分途程][海上]货物运输公约草案第 8 章

一. 导言

1. 2005 年夏季，瑞典代表团向有关的代表团分发了关于托运人义务的非正式调查表。调查表的目的是促进工作组对该议题的讨论，并探究对国际贸易法委员会[全程或部分途程][海上]货物运输公约草案（公约草案）案文中的某些问题是否有折衷解决的余地。共有 19 个代表团提交了对非正式调查表的答复。有一份答复是三个不同的代表团作为联合文件提交的。瑞典代表团根据这些答复提出了一项折衷提议。该提议已作为 A/CN.9/WG.III/WP.55 号文件刊印。后来在 2005 年 11 月 28 日至 12 月 9 日于维也纳举行的第三工作组（运输法）第十六届会议期间讨论了托运人义务问题。讨论以 A/CN.9/WG.III/WP.56 号文件中的案文草稿和 A/CN.9/WG.III/WP.55 号文件中的提议案文为基础。审议情况和决定转载于第十六届会议报告 A/CN.9/591 号文件第 104-187 段。根据工作组的这次讨论和进一步非正式磋商，瑞典代表团现认为适宜提交一份新文件，载明关于托运人义务的改进提议。

二. 本章的标题

2. 在工作组第十六届会议上，与会者一致认为，该章的标题应提及托运人对承运人的义务（见 A/CN.9/591 号文件第 108 段和 120 段）。理由是为了表明公约草案第 8 章不涉及托运人对第三方——如被货物伤害的船员——的赔偿责任。此类责任由一般侵权法规定。另一个问题是，承运人可能会向托运人提起诉讼，要求赔偿自己作为雇主不得不支付给受伤船员的费用（另见下文对第 28 条草案的讨论）。

3. 工作组似宜考虑的标题是：

托运人 承运人的

三. 第 28 条草案. 备妥待运货物的交付

4. 第 28 条草案载有交付备妥待运货物的一般义务。在第十六届会议上，与会者商定将“除非另有约定”挪到第一句开头（见 A/CN.9/591 号文件第 110 和 120 段）。报告中没有说明这是否也意味着删去“运输合同中”字样。可以说这几个字是多余的，因为目前的案文并未要求当事双方有书面协议才可减损本条款规定的义务。

5. 在那届会议上，与会者还提出担心“伤害”一词可能表示这一条款草案还规定了托运人和第三方（如船上的船员）之间的关系（见 A/CN.9/591 号文件第 119 段）。第 28 条草案的目的不是赋予第三方直接起诉托运人的权利，因此，应当删去“伤害”一词。不过，如上所示，第 28 条草案不应仅涵盖属于承运人

的船只或其他设备受到物理损坏的情况。例如，该条款还应涵盖承运人在追索诉讼中要求赔偿自己不得不支付给因托运人积载货物不当而受伤的雇员或其他人的费用。因此，在第一句中加入“灭失”一词似乎也很适当。还应指出，在关于托运人赔偿责任的第 31 条草案中已包含了“灭失”一词。

6. 关于 A/CN.9/WG.III/WP.56 号文件中第 28 条草案第二句，工作组决定保留这一句，但要将案文简化，或许是按 A/CN.9/WG.III/WP.56 号文件脚注 116 和 435 中的提案改写。不过，使用“交付的货物载于……集装箱”一语的问题是，根据第 1 条(w)项的定义，“货物”一词既包括商品，也包括托运人提供的集装箱。为了不在案文中产生矛盾，提议第二句只涵盖集装箱或拖车由承运人提供因而不属于货物的一部分的情况。要解决这一问题，可将脚注 116 和 435 案文中的“托运人装好的”一语改为“承运人提供的”。从案文中可领会其隐含的意思是，货物必须由托运人积载到拖车之内或之上。

7. 此外，在第十六届会议上还提出，在该案文的某些译文中，第一句中的“除非另有约定”一语可限定第一句和第二句中的义务。为避免这种情况，可将第一句和第二句分成两个段落。

8. 还有与会者指出，“集装箱或拖车”可能需要与公约其他部分的措辞相协调。在第 64(3)条草案中使用的是“集装箱、货盘或用于并装货物的类似运输装置”一语。不过，在此要指出的是，这两项条款满足了不同的目的。第 64(3)条的目的是明确在货物全部装到集装箱内或货盘上时应如何计算限额，而第 28 条草案第 2 款的目的是强调第 1 款的责任也包括必须很好地积载、绑扎和加固集装箱或拖车内的器皿、商品和物品，因为承运人无法直接接近这些货物，因而也不可能进行检查。因此，不应在第 2 款中添加用于并装货物的其他装置，如无篷货盘。

9. 工作组似宜审议如下案文：

第 28 条. 交付运 ▪

1. 除非[运 ▪ 合同中]另有 ▪ 定，否 ▪ 托运人必 ▪ 交付 ▪ 妥待运的 ▪ 物，并使 ▪ 物的状况能承受 ▪ 定的运 ▪ ，包括 ▪ ▪ 物的装 ▪ 、搬放、 ▪ ▪ 、 ▪ 扎加固和卸 ▪ ，且其不会造成 ▪ 害或 ▪ 坏。
2. 交付的 ▪ 物 ▪ 于[托运人装好的][承运人提供的]集装箱或拖 ▪ 之内或之上的，第 1 款中的 ▪ ▪ 延伸至 ▪ 于集装箱或拖 ▪ 之内或之上的 ▪ 物的 ▪ ▪ 、 ▪ 扎和加固。

四. 第 29 条草案. 承运人提供信息和指示的义务；第 18 条草案. 承运人对未提供信息和指示承担的赔偿责任

10. 工作组在其第十六届会议上一致同意保留第 29 条草案，但拟订较为一般性的条款，侧重于托运人和承运人合作预防对货物造成灭失和损坏以及预防货物造成损失和损坏（见 A/CN.9/591 号文件第 127 段）。第 29 条草案中规定的承

运人的义务应被视为次于第 28 条草案规定的托运人的义务。根据第 29 条草案，承运人有义务协助托运人，使托运人能够完成备妥货物以待运输的义务。现在案文的问题之一是，它加给承运人一项义务，而本章的全部内容仅涉及托运人的义务。在 2004 年 5 月 3 日至 14 日举行的工作组第十三届会议的讨论中就注意到了这个问题（见 A/CN.9/552 号文件，第 126 段）。要解决这一问题，可将承运人的义务改为托运人要求并获得承运人提供的信息的一般权利。这样，案文就可清楚表明，承运人具有在这方面同托运人合作的隐性义务，而且这项义务次于第 28 条草案所规定的托运人的义务。

11. 关于托运人提供资料、指示和单证的义务，在工作组第十六届会议上有与会者指出，第 30 条草案的案文，特别是(b)项，非常笼统，而且托运人会因未提供一份单证而面临不可预见的巨大损失（见 A/CN.9/591 号文件第 133 段）。不过，对于第 30 条草案现有案文这类笼统的案文，一个调和的办法是，在把托运人的赔偿责任变为一般过失责任的同时，将托运人要求并获得为履行第 28 条草案规定的义务而合理需要的信息和指示这一权利也延伸到第 30 条草案。这将意味着，如果托运人不确定承运人是否需要某种特定的单证，托运人将有机会要求并获得承运人提供的此类信息。如果承运人的答复是否定的，则托运人将不负责赔偿因未提供这一单证而造成的损失或损害。如果选择这一办法，工作组似宜将现有的第 29 和第 30 条草案调换顺序，通过使承运人有责任应托运人的请求提供指示，减轻托运人在信息、指示和单证方面的义务。

12. 托运人有权要求并获得的信息应局限于承运人可合理得到的信息。也就是说，托运人要求的信息不能是承运人必须经过广泛调查才能提供的。一种变通办法是，可添加“托运人所知晓的”字样。不过，这种措辞可能暗示承运人完全没有义务提供自己不知道的信息，即使作些调查对承运人来说轻而易举的。另外，托运人有权要求并获得的指示还应局限于合理必要的指示。

13. 另一个可选办法是，添加一项更为一般性的条款，规定在安全搬放和运输货物所需的信息和指示方面，托运人和承运人都有义务彼此合作。此类条款的优点是强调了双方合作的责任。不过，同时还有一个风险，即此类一般性条款可能被法院视为单纯的声明，而不具有法律效力。

14. 工作组似宜审议以下案文，作为 A/CN.9/WG.III/WP.56 号文件中第 29 条草案的备选案文 B 和备选案文 C，文件中第 29 条草案的原有案文可视为备选案文 A：

第 29[30]条. 承运人提供的信息和指示

[· · 案文 A

承运人必 · 根据托运人的 · 求[及 ·]向托运人提供承运人所知 · 的 · 于托运人遵守第 28 条 · 定的 · · 具有合理必要性或重要性的信息和指示。[所提供的信息和指示必 · 准确而完整。]

[· · 案文 B

托运人有 · · 求并及 · · 得承运人提供的可合理 · 得的、 · 于托运人遵守第 28 条和第 30[29]条 · 定的 · · 具有合理必要性的信息和指示。]

[· · 案文 C

承运人和托运人 · 善意地回 · · 方有 · 提供安全搬放和运 · · 物所需信息和指示的合理要求, · · 信息和指示 · 是回 · 方所掌握的, 而且是 · 求方无法以其他方式合理 · 得的。]

15. 鉴于上述讨论, 应删去关于承运人对未提供信息和指示承担赔偿责任的第 18 条草案。这里似乎没有什么必要或根本不需要规定特别的处罚, 因为实际上承运人在这方面的义务次于第 28 条草案所规定的托运人的义务。也就是说, 打个比方, 假如托运人由于承运人未合作而无法提供信息和指示, 则托运人将不负责赔偿货物对属承运人所有的船只或其他设备的损坏。

16. 删去第 18 条草案的另一个原因是, 事实上它与第 17 条草案中关于承运人赔偿责任的一般条款相抵触。例如, 若货物在运输途中受到损害, 承运人可证明货物实际上是托运人积载的, 是这种积载造成货物受到损坏(见第 17(2)和(3)(i)条草案), 从而依照第 17 条草案为自己辩护。这样, 举证责任就转归托运人, 托运人将不得不证明积载不良是因为遵循了承运人的指示(见第 17(2)(a)条草案)。也就是说, 第 17 条草案已经对这种情况作了规定, 而第 18 条草案中再有一条规则可能适用于此类情况, 这会造成混乱。

五. 第 30 条草案. 托运人提供信息、指示和单证的义务

17. 第十六届会议的报告指出, (b)项应加方括号; 对启始语中“及时……准确和完整的”一语的审议方式应与第 29 条草案中的类似案文相同; 在改进措词时应顾及 A/CN.9/WG.III/WP.55 号文件和其他国际文书(见 A/CN.9/591 号文件第 129 和 135 段)。工作组进一步决定, 在第 30 条草案今后的各稿中应将未来对第 31 条草案中托运人赔偿责任基础进行的讨论情况考虑在内, 而且除了提及第 38(1)条草案(b)项和(c)项, 还应增加提及第 38(1)(a)条草案(A/CN.9/591 第 135 段)。

18. A/CN.9/WG.III/WP.55 号文件第 20 段中提议删去(a)项中“除非托运人可能有合理理由推定承运人已经知晓上述信息”一语和(c)项中“除非托运人可能有合理理由推定承运人已经知晓上述信息”一语。据工作组第十六届会议报告认为, 如果根据第 31 条草案的规定, (a)项或(c)项最终须受过失赔偿责任办法的约束(对信息准确性的责任除外), 则“有合理理由推定”一语就无任何必要, 因此可予以删除(见 A/CN.9/591 号文件第 130 段)。

19. 如上所述, 第 30 条草案特别是(b)项的基本问题在于, 其案文十分笼统, 而且可能使托运人面临过重的赔偿责任。同时, 似乎又很难缩小该条款的范围。实际上似乎不可能在第 30 条草案中拟订托运人责任的具体条款, 因为不同类型的货物运输所需的信息、指示和单证可能迥然不同。在(b)项中详细规定托运人责任的一个办法可能是将托运人必须提供的信息、指示和单证局限于承运人通知托运人的、可合理获得的信息、指示和单证, 除非政府当局的规则条例规定托运人应提供该信息(见备选案文 B)。不过, 此类条例可能与实际情况相矛盾, 因为在许多情况下, 托运人最了解需要什么单证来满足海关当局的要求。

如上文关于第 29 条草案的部分所示，对于这一问题，可行的解决办法可能是，使托运人的赔偿责任基本上成为过失赔偿责任，有一般的举证责任，或许还可以排除大部分对迟延的赔偿责任，以此尝试限制托运人的赔偿责任，或者将赔偿限定在某一数额，而不是尝试缩小(b)项的范围。

20. 根据上述讨论，工作组似宜审议如下案文：

第 30[29]条. [托运人提供信息、指示和 ▯ ▯ 的 ▯ ▯][托运人和承运人提供信息、指示和 ▯ ▯ 的 ▯ ▯]

▯ ▯ 了下列目的，托运人必 ▯ 及 ▯ 向承运人提供合理必要的信息、指示和 ▯ ▯ ；

(a) ▯ ▯ 物搬放和运 ▯ ，包括承运人或履 ▯ 方 ▯ 采取的 ▯ 防措施；

[(b) ▯ ▯ ▯ 案文 A

(b) 遵守当局 ▯ 于 ▯ 定的运 ▯ 的 ▯ ▯ 、条例及其他要求，包括与 ▯ 物有 ▯ 的 ▯ 批、申 ▯ 和 ▯ 可 ▯ ；]和

[(b) ▯ ▯ ▯ 案文 B

(b) 若适用法律要求托运人提供此 ▯ 信息、指示和 ▯ ▯ ，或承运人及 ▯ 通知托运人需要此 ▯ 信息、指示和 ▯ ▯ ，承运人遵守政府当局适用于 ▯ ▯ 运 ▯ 的各 ▯ ▯ ▯ 和条例。除非适用法律要求，否 ▯ 托运人没有 ▯ ▯ 按照本 ▯ ▯ 定提供承运人在 ▯ ▯ 可合理 ▯ 得的信息、指示和 ▯ ▯ ；]和

(c) ▯ ▯ 定合同 ▯ ▯ 并 ▯ ▯ 运 ▯ ▯ ▯ 或 ▯ 子运 ▯ ▯ ▯ ，包括第 38 条第 1 款(a) ▯ 、(b) ▯ 和(c) ▯ 中提到的 ▯ ▯ ；合同 ▯ ▯ 中指明 ▯ 托运人的当事人的名称；如果有收 ▯ 人，收 ▯ 人的名称；如果 ▯ 凭指示 ▯ ▯ 运 ▯ ▯ ▯ 或 ▯ 子运 ▯ ▯ ▯ ，指示人的名称。

六. 第 31 条草案. 托运人赔偿责任基础

21. 在工作组第十六届会议上，大多数代表团赞成的观点是，应如《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，有一般举证责任（见 A/CN.9/591 号文件第 138 段）。这一办法意味着，承运人将不得不证明灭失或损坏是由于托运人的过失。如上文所述，这可弥补托运人负有无限赔偿责任这一事实。这还可反映一个事实，即承运人通常更有可能证明运输途中发生的事。这一规定还可更好地呼应第 17 条第 2 款和第 3 款(i)项的规则，即如果货物受到损坏，则承运人必须提供证明，例如证明托运人实际积载了货物，损坏是这种积载造成的。

22. 要降低托运人面临重大风险的可能性，还有一个办法是，免除托运人对迟延的赔偿责任。在第十六届会议上，有与会者提议从案文草案中删除对“迟延”的赔偿责任（见 A/CN.9/591 号文件第 143 至 146 段）。不过，另有代表团

表示赞成保留对迟延的赔偿责任。删除“迟延”会令人怀疑对提交不准确信息应付的赔偿责任作出严格规定的依据，因为据称不准确信息是造成迟延的最常见原因。有与会者提出，删除“迟延”一词并不会导致托运人不承担任何迟延赔偿责任。按照本公约，对于因物理损坏导致的迟延，托运人仍然负有赔偿责任。例如，如果货物损坏了船只，承运人还有权为损坏造成的迟延要求赔偿。删除“迟延”一词的结果是，对与物理损坏无关的迟延的赔偿责任将留待国内法律处理。这种办法不符合《海牙规则》第 3(5)条和《汉堡规则》第 17(1)条中关于对不准确信息的赔偿责任的现有规定。对于该问题，一个折衷的办法可能是删除“迟延”一词，把对迟延的赔偿责任（如果迟延不是物理损坏导致的话）留给国内法律处理，第 30(c)条草案所述情况除外。在提议的案文中，“迟延”一词加了方括号。

23. 工作组在其第十六届会议上决定，第 30(c)条应对不准确信息规定严格赔偿责任。也就是说，托运人将被视为已经保证了提供给承运人的单证中信息的准确性，而对未提供单证的赔偿责任仍以过失来认定。这种赔偿责任符合《海牙规则》第 3(5)条和《汉堡规则》第 17(1)条。在此必须指出，为了与《海牙-维斯比规则》和《汉堡规则》完全一致，如上文所示，第 2 款中的赔偿责任应包括延迟。

24. 鉴于工作组决定公约草案第 8 章仅涉及托运人和承运人之间的关系，而不涉及第三方，应删除 A/CN.9/WG.III/WP.56 号文件中的 31 条草案第 3 款。

25. 工作组似宜审议以下案文：

第 31 条. 托运人 ▪ ▪ ▪ 任基 ▪

1. 由于托运人或第 35 条提及的任何人的 ▪ 失 ▪ 致 ▪ 物造成 ▪ 失、[或] ▪ 坏[或 ▪ 延交付]的，托运人 ▪ 此 ▪ 失、[或] ▪ 坏[或 ▪ 延交付]以及 ▪ ▪ 反第 28 条和第[29]30 条 ▪ 其 ▪ 定的 ▪ ▪ 承担 ▪ ▪ ▪ 任。

2. 尽管有第 1 款的 ▪ 定，托运人仍被 ▪ ▪ 在承运人收 ▪ ▪ 已保 ▪ 由其根据第[29]30(c)条的 ▪ 定必 ▪ 提供的信息和 ▪ ▪ 均准确无 ▪ 。托运人必 ▪ ▪ 信息和 ▪ ▪ 不准确所 ▪ 致的一切 ▪ 失、[或] ▪ 坏[或 ▪ 延交付]向承运人作出 ▪ ▪ 。

七. 第 32 条草案. 托运人在重大方面谎报

26. 在第十六届会议上，与会者一致同意从公约草案中删除第 32 条草案（见 A/CN.9/591 号文件第 156 段）。

八. 第 33 条草案. 关于危险货物的特别规则

27. 工作组在其第十六届会议上决定在第 33 条草案第 1 款中插入“或变成”等字样，使这条规则更为完整（见 A/CN.9/591 号文件第 159 和 161 段）。

28. 对于第 2 款，据指出，托运人可能会因为不了解确切的航程情况或使用何种运输方式而难以按当局现行的规则、条例和要求履行为货物加标志或标签的义务。实际上，该项义务适用于“预定运输”，因而在某种程度上解决了这个问题。例如，如果承运人突然决定在运输途中经过另一个国家，或改变原计划使用另一种运输方式，则对未按照该国适用于这一新运输方式的条例标记货物的赔偿责任不能由托运人承担。但是，现有的案文不能解决航程从未商定而由承运人自行决定的问题。据提议，对该问题可行的解决办法是添加第 4 款，使托运人有权要求并取得承运人提供的可合理获得的信息和指示，以便履行其义务。下文中已将该提案文加方括号插入。与第 29 条草案的提案文一样，该案文的目的是强调承运人和托运人必须合作，使承运人必需应请求将航程情况通知托运人。另一个办法是，可以在第 29 条草案备选案文 B 中提及第 33(3)条草案。

29. 此外，第 33 条第 2 和第 3 款的案文已经过调整，以反映工作组在其第十六届会议上的决定（见 A/CN.9/591 号文件第 166 和 170 段）。在赔偿责任方面，删除了对履约方的提及（托运人仍可通知履约方而非承运人），删去了第 2 和第 3 款中“直接或间接”等字样。还可删去“迟延”一词，这是限定托运人面临巨大赔偿责任风险的一个办法。如 A/CN.9/591 号文件第 168 段所指出的，案文中“此种货运”可改为“不如此通知”。这是强调不通知与灭失、损坏或迟延之间必须存在因果关系。不过，还要注意，在工作组第十六届会议上有意表示，“此种货运”一语的目的是保留《汉堡规则》第 13(2)(a)条采取的办法，以反映托运人义务的严肃性（见 A/CN.9/591 号文件第 168 段）。

30. 由于向承运人通知货物的危险性这一义务实际上在本条款中是最为重要的，因此提议将该项规则列为第 2 款而非第 3 款。工作组似宜讨论“危险货物”的定义是否应挪到公约草案第 1 条草案中。在第十六届会议期间对提议的这两种解决办法都未予直接讨论。

31. 工作组似宜审议以下案文：

第 33 条. 于危 物的特

1. “危 物”系指因本身性或特性而 人身或 或 境构成[，或形成]危 ，或看似有合理理由可能构成此 危 的 物。

2. 托运人必 在 人把 物交付承运人或履 方之前及 将 物的危 性或特性通知承运人。托运人未 做，而承运人或履 方又未从其他方面得知 物的危 性或特性的，托运人 因[此 运][未如此通知]而 生或 致的一切 失、[或] 坏[或 延] 承运人承担 任。

3. 托运人必 依照 定的 物运 的任何 段所适用的 、条例或当局的其他要求， 危 物加上 志或 。托运人未 做的， 因此而 生或 致的一切 失、[或] 坏 [或 延] 承运人承担 任。

[4. 托运人有 向承运人要求并取得可合理 得的信息和指示， 些信息和指示 是其履行第 3 款 定的 所合理必需的。]

九. 第 34 条草案. 托运人享有的权利和承担的义务

32. 工作组在此决定插入 A/CN.9/WG.III/WP.55 号文件第 39 段中提议的案文，但将“接受运输单证或电子运输记录”一语替换成“接受在运输单证或电子运输记录中将其名称列为托运人”一语（见 A/CN.9/591 号文件第 175 段）。

33. 因此，该案文应改为：

第 34 条. 托运人享有的权利和承担的义务

1. 合同中指明“托运人”的人接受在运输单证或电子运输记录中将其名称列为托运人的，即使此人不是第 1(h)款中所定义的托运人，此人仍 (a) 承担本章和第 59 条定义的义务和责任，及 (b) 享有本章和第 14 章定义的利益和豁免。

2. 本条第 1 款不影响托运人的义务、责任、利益或豁免。

十. 第 35 条草案. 托运人的替代赔偿责任

34. 工作组在此决定将 A/CN.9/WG.III/WP.55 号文件第 41 段中提议的案文添入公约草案（见 A/CN.9/591 号文件第 180 段）。

35. 在工作组第十六届会议讨论期间，还有人指出，可能需要调整 A/CN.9/WG.III/WP.55 号文件中的案文的第 2 款，以考虑到就“（船方）不负担装卸（及理舱）费用”（FIO(S)）条款对第 14(2)条草案进行的修改。之后，在关于交付货物的讨论中，明确了第 11(6)条和第 14(2)条的联合效果是，托运人对由于未能有效按照 FIO(S)条款履行义务所造成的任何损失承担赔偿责任，而承运人将保留对装卸期间其他事项的责任（见 A/CN.9/591 号文件第 204 段）。因此，第 35 条草案第 2 款似乎是不必要的。只有在当事各方将 FIO(S)条款视为单纯的付费条款时——即货物装卸由托运人支付费用，但仍由承运人完成——本款似乎才具有某种意义。不过，根据合同法通则，在这类情况下，承运人不能要求托运人为灭失或损害承担赔偿责任。因此可以删去第 2 款。

36. 如果保留 A/CN.9/WG.III/WP.55 号文件第 41 段载列的案文的第 2 款，便产生了是否应调整该案文的问题。在讨论期间，有人提出“承运人一方”一语是不必要的，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（见 A/CN.9/591 号文件第 179 段）。不过，这几个字在此似乎满足了将托运人的履约方和承运人的履约方区别开来的目的。这一款仅适用于承运人的履约方。已将“承运人一方”改为“代表承运人行事”，使案文更清晰一点。

37. 在第十六届会议期间，有与会者提出，应修改标题中的“代理”一词，以确保公约草案不同语言文本之间的语言统一。可以用“对其他人的作为和不作为承担的赔偿责任”替换现有标题。

38. 根据以上讨论，工作组似宜审议以下案文：

第 35 条. 其他人的作 和 不作 承担的 任

1. 托运人 任何受其委托履行本章 托运人 定的 的人的作 和 不作 , 就如同 作 或 不作 系托运人本人所 或 不 , 此 人包括托运人的分包人、雇 和代理人。本条中 定的 任, 在有 人 的作 或 不作 系在 人的合同、雇佣或代理范 之内 才适用于托运人。

[2. 有第 1 款的 定, 但托运人不 任何受其委托履行本章 托运人 定的 的承运人或代表承运人行事的履 方的作 和 不作 。]

十一. 第 36 条草案. 托运人赔偿责任的终止

39. 工作组决定保留第 36 条草案, 但要根据就第 94(2)条草案所作的决定重新对其进行审议。不过, (a)项末尾的“或”字应移到(b)项末尾。

40. 因此, 该条应为:

第 36 条. 托运人 任的 止

运 合同 定托运人或合同 中指明 托运人的其他任何人的 任在特定事件 生之 或在特定事件点之后将全部或部分 止的, 此 止 下述情形无效:

- (a) 本章就托运人或第 34 条提及的人所 定的任何 任;
 - (b) 根据运 合同 付 承运人的任何款 , 但承运人已就 款的 付 得适当担保的情形除外; 或
 - (c) 此 止与第 63 条有冲突。
-