



---

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

芬兰关于适用范围、合同自由和相关条文的建议

秘书处的说明

为筹备第三工作组（运输法）第十七届会议，荷兰政府提交了关于[全程或部分途程][海上]货物运输公约草案中的适用范围、合同自由和相关条文的建议的案文，供工作组审议。现将该建议的案文按秘书处收到时的原样转载，作为本说明的附件。



## 附件

### 适用范围、合同自由和相关条文

#### 1. 以往的讨论

1. 工作组前几届会议，特别是第十四届会议（2004 年维也纳）和第十五届会议（2005 年纽约）曾讨论过适用范围、合同自由和相关的条文。考虑到在筹备第十七届会议（2006 年纽约）的过程中将就未决事项编写适当案文并通过贸易法委员会秘书处进行适当沟通，第十六届会议（2005 年维也纳）未进行任何讨论。不过在第十六届会议期间注意到了解总量合同制度对于小规模或从事不复杂业务的总量合同托运人的影响的重要性，因此在那届会议上作了更为详细的陈述。

2. 基于上文所述出发点可以参阅贸易法委员会的以下文件：

- A/CN.9/572，第三工作组第十四届会议工作报告（2004 年维也纳），第 81-109 段；
- A/CN.9/576，第三工作组第十五届会议工作报告（2005 年纽约），第 10-109 段；
- A/CN.9/591，第三工作组第十六届会议工作报告（2005 年维也纳），第 244 段。

3. 正如有关报告（A/CN.9/572）所进一步详述的，工作组第十四届会议（2004 年维也纳）得出了若干结论，其中包括如下结论：

- 公约草案（文书）应当以强制方式适用于传统上的运输；
- 传统的租船合同、非班轮运输中的总量合同、班轮运输中的箱位租船合同及（海上）拖船合同和重件货合同应当排除在本文书草案的适用范围之外；
- 第三方（托运人和承运人之间的运输合同不在公约草案的适用范围以内）应当得到保护，其身份的辨认应参照运输单证，不过应当注意，对值得保护的第三方的确定既要明确，同时对这些类别的确定又要留有余地；
- 工作组不反对以非强制性方式列入有关远洋班轮运输业务协定的一则条文，但须特别注意保护小宗货托运人和第三方的利益等；
- 还应当考虑有关远洋班轮运输业务协定的条文放在公约（文书）草案何处最为合适的问题。

4. 关于适用范围的问题，与会者在第十四届会议的讨论中提出了三种备选做法：单证做法、合同做法和行业惯例。还有与会者指出范围问题的另一个方面是当事人之间的运输合同是不是自由谈判达成的。工作组得出的结论是，可以采取折衷做法，结合使用单证做法、合同做法和行业惯例。在得出这一结论之

后而提出的起草建议就是以这些备选做法为基础而作出的妥协。不过尽管在这方面已达成广泛共识，但起草工作已证明仍然十分困难。

5. 非正式起草组拟订了一份修订稿，转载于报告（A/CN.9/572）第 105 段。有与会者注意到，该非正式起草组曾没有足够的时间来审议远洋班轮运输业务协定和文书草案强制性适用范围等问题。

6. 在工作组闭会期间曾就行文结构、实质内容和措词等问题进行了讨论，在讨论中发现有必要就上述所有问题作进一步澄清。远洋班轮运输业务协定现被理解为总量合同。不过仍然需要对总量合同的非强制性地位加以澄清。在第十五届会议（2005 年纽约）上对这些概要展开了讨论。

7. 正如有关报告（A/CN.9/576）所进一步详述的，工作组第十五届会议（2005 年纽约）得出了若干结论，其中包括如下结论：

(a) 远洋班轮运输业务协定应当作为总量合同列入公约草案的适用范围，但列入哪些总量合同须视总量合同之下具体货运的性质而定；

(b) 关于班轮运输的总量合同，规定须符合某些条件方可减损强制性规定，减损办法可构成今后讨论的基础，不过要考虑到在明确性、充分区别和不如滥用方面的具体要求；

(c) 鉴于班轮运输方面的总量合同，不得减损适航义务和由不适航而造成的赔偿责任，而根据有关托运人义务和赔偿责任的某些条文本来也不是可加以减损的；

(d) 上述减损也可以适用于第三方，但只在某些具体的条件下加以适用；将结合对管辖权和仲裁的讨论提出这个问题；

(e) 关于第三方的强制性保护虽已确定了单证要求，但还须努力使这种做法与指明第三方的做法保持一致；如果这种努力未奏效的话，则应暂时保留这两种备选做法以备进一步讨论；

(f) 有关承运人的单向强制性制度应当保留，而且该制度应该把海运履约方包括在内。

8. 如报告（A/CN.9/576）所示，第十五届会议必须就其他若干事项作出决定。

9. 第十五届会议（2005 年纽约）的讨论是以非正式起草组编写的一份草稿为基础的。在作了一些微小的技术性调整之后已把第十五届会议的最后成果反映在 A/CN.9/WG.III/WP.56 中。不过工作组的结论仍载于第十五届会议的报告（A/CN.9/576）。

10. 据指出，为确定一份可以接受的案文必须开展进一步的工作。而且在第十五届会议以后已经明确的是草案的许多部分仍然十分复杂。有与会者指出，根据 A/CN.9/WG.III/WP.56 第 9 条，无论是在公约草案范围以内的运输合同还是在公约草案范围以外的运输合同都很费解。具体地说，总量合同很费解。此外，A/CN.9/WG.III/WP.56 第 10 条中关于第三方的保护很费解，在涉及到 A/CN.9/

WG.III/WP.56 第 9 条时更是如此。还需要对 A/CN.9/WG.III/WP.56 第 95 条中有关在班轮运输中针对总量合同所使用的非强制性办法进行进一步修订和讨论。

11. 有与会者认为，考虑到这一背景情况，有必要拟订有关适用范围和合同自由及相关事项的条文。

12. 本文对比 A/CN.9/WG.III/WP.56 提出以下若干修订。这些条款的编号不变（但新增定义使第 1 条中的编号有所增加）。

## 2. 多式联运

13. 此处公约草案有望或有可能涵盖多式联运的某些方面。其依据载于 A/CN.9/WG.III/WP.56 第 1 条(a)款和第 27 条草案。根据第 27 条草案，有关多式联运的条例仅涵盖货物的灭失或损害或在交付货物上的延迟。

14. 多式联运做法可能会影响到公约草案的各个部分。在讨论适用范围、合同自由和相关条文时也曾注意到此种联系，但只是在某些方面。具体论述载于第十四届会议（2004 年维也纳）的报告（A/CN.9/572）第 103 段和第十五届会议（2005 年纽约）的报告第 108 段。

15. 鉴于公约草案部分涉及多式联运，该建议看来没有造成一些特别的问题。考虑到多式联运方面的情况，未列入其他补充条文。如果根据未加考虑的论点而有必要的话则还必须另作修改。

## 3. 附有评注意见的拟议案文

### 16. 第 1 条. 定义

在本公约中：

(a) “运输合同”系指承运人收取运费负责将货物从一地运到另一地的合同。合同必须就海上运输作出规定，还可以就海上运输前后其他运输方式的运输作出规定。

(b) “总量合同”系指规定在商定的时期内分批运送指定数量的货物的运输合同。数量的指定可以包括最低数量、最高数量或某个数量区间。

(c) “班轮运输”系指一种运输业务，即：(一)通过公示或类似手段向公众提供的，及(二)包括由根据公布的航期时刻表在指定港口之间定期运营的船舶进行的运输。

(cc) “非班轮运输”系指非班轮运输的任何运输。

.....

17. 对载于 A/CN.9/WG.III/WP.56 的案文作了某些修订。(b) “总量合同”这一用语系运输合同，现已列入定义之中。已将该定义中的“cargo”一词改为“goods”，以便与公约草案的措词协调一致。根据第十六届会议（2005 年维也纳）的报告（A/CN.9/591）第 244 段，将编拟一份述及公约草案如何处理总量

合同的解释性文件，以进一步说明所涉及的法律问题和实际问题。国际海事委员会（海事委员会）表示愿意协助编拟此种文件。为此原因本文件未载列有关总量合同的详细信息。请参阅由海事委员会编写的提交给工作组的文件。

18. 为了对有关适用范围的基本条文加以澄清而需要界定的不仅包括非班轮运输，而且还包括班轮运输。一旦述及第 9 条这一点就会不言自明。

#### 19. 第 8 条. 一般适用范围

1. 在服从于第 9 条的前提下，本公约适用于收货地点和交货地点在不同国家及装货港和卸货港位于不同国家的运输合同，但需符合下列条件之一：

- (a) 收货地或装货港位于缔约国；
- (b) 交货地或卸货港位于缔约国。

以上提及的[地点和]港口系指运输合同中商订的[地点和]港口。

2. 本公约的适用不考虑船舶、承运人、履约方、托运人、收货人或其他任何利益方的国籍。

20. 建议删除 A/CN.9/WG.III/WP.56 第 8 条草案第 1 款起始部分中置于括号内的词语“[海运]”和“[同次海运航程的]”。之所以列入置于括号内的措词是为了避免某些代表团的担心。举例说，此种担心包括在两个不同的国家内可能存在两次不同的国内海运，而头一次海运的装货港所在国家不同于第二次海运的卸货港。此种运输不应在公约草案的范围以内。有与会者建议不应把置于括号内的措词列入公约草案，而是应在根据已通过的案文所撰写的评注意见中对此特别加以澄清。

21. 有与会者建议在有关管辖权的一章中添入系关联因素的装货港和卸货港，以此作为对承运人的诉讼的管辖权依据。正如该款下拟议第 75 条(c)款所详述的，已将该关联因素列入第十六届会议（2005 年维也纳）的报告（A/CN.9/591）第 73 段。一旦采纳此种关联因素，就似宜把装货港和卸货港列作也据此确定公约草案适用情况的因素。而且还应与上文第 1 段起始部分中的案文协同一致。因此建议删除 A/CN.9/WG.III/WP.56 第 8 条草案第 1(a)和(b)款中有关装货港和卸货港的括号。

22. 由于在决定此种提及是否具有相关性上遇到的具体困难建议删除 A/CN.9/WG.III/WP.56 第 8 条草案第 1(c)款中置于括号内的措词（“运输合同规定由本公约或赋予本公约法律效力的任何国家的法律管辖该合同”）。第十五届会议（2005 年纽约）的报告（A/CN.9/576）第 61 和 62 段注意到这些困难。即便未特别提及这些困难，当事方当然总是有权把公约草案的案文作为其合同的一部分予以纳入，习惯上使用“首要条款”的方式予以纳入。可能会出现将提及的此种内容和公约草案的案文解释为合同规定的问题，但这些问题可能不在工作组的讨论范围以内。

23. 第 9 条. 具体的除外情形和涵盖内的情形

1. 本公约不适用于班轮运输中的下列运输合同：
  - (a) 租船合同，及
  - (b) 使用船舶或船舶中任何舱位的合同，而不论其是否系租船合同。
2. (a) 在服从于(b)款的情况下，本公约不适用于非班轮运输中的运输合同。
  - (b) 本公约适用于非班轮运输，但需符合下列条件：
    - (一) 不存在租船合同或使用船舶或船舶中任何舱位的合同，而不论此种合同是否系当事人之间的租船合同，及
    - (二) 运输合同的凭证系还证明承运人或履约方收到货物的运输单证或电子运输记录。

背景情况

24. A/CN.9/WG.III/WP.56 第 9 条草案中的行文措词有问题。首先在第 1 款内规定了除外情形，但在第 2 款内规定了涵盖内情形，并在第 3 款内规定了“有条件的”涵盖内情形。在第 2 款中列入“按需运输”的补充说法是为了表明将此种运输列入公约的适用范围，即便与班轮运输无关，在适用《海牙规则》和《海牙——维斯比规则》时就是如此。第 3 款对总量合同作了具体规定。总量合同系设想分批运输的框架合同。应对各次运输分别作出安排，这些运输既可以是班轮运输或类似运输，也可以是不定期运输。A/CN.9/WG.III/WP.56 第 9 条草案第 3 款旨在通过按每批货运确定适用情况的办法使公约草案适用于框架总量合同。

25. 如同以往一样理解上文拟议第 9 条的出发点在于第 8 条，该条提及公约草案适用于第 1(a)条界定的运输合同。

26. 拟议案文目前把重点放在班轮运输和非班轮运输上，目的是能够比以往更为清楚地了解排除在适用范围以外的内容。工作组已对非班轮运输的定义（包括班轮运输的定义）进行了讨论，看来偏重于运输业做法的可能性很大。根据第 9 条在行文措词上的新做法，有必要对第 1 条中的班轮运输和非班轮运输加以界定。

拟议第 9 条的第 1 款

27. 第 1 款把班轮运输中所使用的租船合同等班轮运输中的某些情形排除在外。这属于措词的问题。工作组在以往的讨论中似乎未就实质内容产生过任何分歧。

## 拟议第 9 条的第 2 款

28. 上文拟议的第 2(a)款把非班轮运输中的所有合同都排除在外。虽然没有特别提及租船合同，但据认为，有关非班轮运输的所有租船合同均在上文拟议第 2 条(a)款所提及的范围以内完全是理所当然的。

29. 为了不缩小根据《海牙规则》和《海牙——维斯比规则》而应予以适用的范围，必须把非班轮运输的某些方面列在公约草案的适用范围以内。这就是工作组以前曾讨论过的所谓“按需”运输。在这一点上，除行文措词外，工作组似乎没有任何分歧。上文拟议第 2 条(b)款所采取的做法的用意是比 A/CN.9/WG.III/WP.56 第 9 条草案第 2 款中所载措词更便于了解公约草案的适用情况，同时又无意改变其实质内容。有必要对上文的建议发表两点评述意见。首先，按照上文拟议第 2 条(b)(-)款的规定，不得有租船合同或当事人之间的类似合同。其次，上文拟议第 2 条(b)(-)款要求有一种运输单证或电子运输记录既可作为运输合同的凭证又可作为承运人或履约方收到货物的凭证。因此第 2 条(b)(-)款规定了两个要求。

30. 在下面有关总量合同的标题下就拟议第 2 款作进一步讨论。

## 总量合同

31. 拟议的案文未重复 A/CN.9/WG.III/WP.56 第 9 条草案第 3 款。由于（框架）总量合同从定义上讲属于上文第 9 条拟议第 1(b)款所规定的运输合同，将根据第 9 条拟议的新措词确定公约草案适用于此种合同的情况。如对上文拟议案文进行研究即可断定第 1 款所列班轮运输某些合同的除外情形并不涵盖总量合同。因此，总量合同系运输合同，如果此类合同系有关班轮运输的运输合同，则应为公约草案所涵盖。另一方面，根据上文第 9 条拟议的第 2(a)款，非班轮运输的运输合同被排除在公约草案的适用范围之外。因此将把用于非班轮运输的总量合同排除在外。

32. 第 9 条拟议第 1(b)款提及的使用船舶或船舶中任何舱位的合同不涵盖班轮运输中的总量合同，因此不会由于新的拟议案文而产生误解。

33. 公约草案的确适用于上文所规定的这些总量合同以及这些合同下的运输这一事实并不意味着公约草案的条文将自动具有强制性。正如下文所建议的，将根据第 94、95 和 96 条来决定公约草案的强制性或非强制性。

34. 没有从商业的角度把混合总量合同（总量合同下的各次班轮或“按需”运输和非班轮运输）问题视为一个基本的出发点。如果出现此种情况的话，就有可能这样来理解拟议的新案文，即公约适用于各次运输为班轮运输（或以“按需”运输为依据）的混合总量合同，各次运输系不以“按需运输”为依据的非班轮运输则混合总量合同不予适用。

35. 可能会另外产生一些解释问题。

## 36. 第 10 条. 对某些当事方的适用

虽有第 9 条的规定，但根据第 9 条把租船合同或其他运输合同排除在本公约范围以外的，则适用以下各款：

(a) 本公约在承运人与发货人、收货人、控制人、持单人或[第 34 条所涉的]非[备选案文 A：除外运输合同原始当事人][备选案文 B：除外运输合同托运人][的人]之间适用，

(b) 本公约不在除外运输合同[备选案文 A：原始当事人][备选案文 B：承运人与托运人]之间适用。

37. 据认为 A/CN.9/WG.III/WP.56 第 10 条草案不清楚。第 10 条草案的用意是在承运人与托运人之间的合同例如非班轮运输中的租船合同不为公约草案所涵盖的情形下以强制方式向某些第三方提供保护。其基本做法与《海牙规则》和《海牙——维斯比规则》相同，但在公约草案中，无法把对第三方的保护与提单或类似所有权凭证连在一起。

38. 正如上文在“1. 以往的讨论”的标题下所提及的，工作组不仅就适当的行文措词而且还在两份主要备选案文的基础上讨论过对第三方的保护问题。其中一份备选案文立足于把这种保护与 A/CN.9/WG.III/WP.56 第 10 条草案所示对运输单证或电子运输记录的占有结合在一起。另一份备选案文所依据的构想是在对得到保护的第三方直接作出规定的同时又没有必要要求有运输单证或电子运输记录。

39. 在提出这一新的建议时曾作出进一步努力以澄清现载于 A/CN.9/WG.III/WP.56 的第 10 条。据认为，这些努力不很成功。由于工作组迄今所得出的结论给在将单证或电子运输记录列入在内的做法不尽人意的情况下重新对第三方加以明确规定提供了可能性（引自标题 1. “以往的讨论”：“……虽确定了单证要求，但还须努力使这种做法与指明第三方的做法保持一致；如果这种努力未奏效的话，则应暂时保留这两种备选案文以备进一步讨论”），这一新的建议的确列入了以明确规定应加以保护的第三方为基础的其他备选案文。据认为这份备选案文比现载于 A/CN.9/WG.III/WP.56 第 10 条草案的备选案文更好。

40. 但如果工作组决定必须参照运输单证或电子运输记录的话，现阶段唯一一份拟议备选案文即为目前载于 A/CN.9/WG.III/WP.56 第 10 条草案的案文。不过这份新建议的重点不在此。

41. 上文拟议第 10(a)条对得到保护的第三方作了明确的规定。在讨论所提及的两份主要备选案文以前就已向工作组提出这些规定。不过第 34 条草案提及的人前后的括号仍在。该人为单证托运人。可将其地位与托运人，而不是与拟加以保护的第三方进行比较。不过单证托运人的地位仍有可能与托运人不尽相同，因此在进一步讨论之前可能仍有必要保留现置于括号内的措词。

42. 上文拟议的第 10(b)条为清楚起见而规定，公约草案不在除外运输合同原始当事方之间适用。原始当事方一般称作“托运人”和“承运人”，或用租船业的话来说即为“租船人”和“船东”，对后者可加以明确规定。提出了两种



备选办法，其中一种办法(A)使用原始当事人的提法，而另一种办法(B)使用承运人和托运人的提法。考虑到刚才提及的术语，选择备选办法 A 可能更为可取。

43. 在 X（承运人）和 Y 订立租船合同的特定情形下，拟议第 10(b)条中的备选办法 A 和 B 可能都不清楚。X 将提单签发给 Y。后者又把提单签发给 Z，然后 Y 又从 Z 处重新购回该提单。Y 到底是不是第三方，某些法域并无明确规定。问题是公约草案是否应该提供所有法律问题的解决办法。或许应该允许对此种特定情形作不同的解释。不过工作组可能仍然期望对该问题作进一步的讨论。上文提到的两种备选办法即便无法明确解决这一问题，至少在这方面有一些帮助。

#### 44. 第 20 条. 海运履约方的赔偿责任

.....

5. 本条不予适用，除非海运履约方的最初收货地或海运履约方的最终交货地位于一缔约国。

45. 上文拟议第 8 条对公约草案的适用提出了地域方面的要求。第 8 条的适用所针对的是承运人，但对海运履约方适用公约草案的依据不可能完全相同，其原因是根据第 8 条，海运履约方有可能完全在缔约国以外履约。据认为，为了使公约草案适用于海运履约方，还应具备一个在地理上与缔约国有特殊关联的因素。这是一个新的建议，据认为，似宜将该建议作为第 20 条的第 5 款。

#### 46. 第 94 条. 总则

1. 除非本公约另有规定，在以下情况下运输合同的任何规定一概无效：

(a) 直接或间接排除或限制承运人或海运履约方在本公约下的义务的；

(b) 直接或间接排除或限制承运人或海运履约方对违反本公约义务而承担的赔偿责任的；或

(c) 将货物的保险收益转移给承运人或第 19 条提及的某人的。

[2. 除非本公约另有规定，在以下情况下运输合同的任何规定一概无效：

(a) 直接或间接排除、限制[或增加]托运人、发货人、收货人、控制人、持单人或第 34 条提及的人在本公约下的义务的；或

(b) 直接或间接排除、限制[或增加]托运人、发货人、收货人、控制人、持单人或第 34 条提及的人对违反本公约下各自任何义务而承担的赔偿责任的。]

#### 拟议第 94 条的第 1 款

47. 第 1 款的启始语在提及合同时“条款”一语改为“规定”。之所以将第 1 款中的“it”移至启始语，是为了避免在(a)、(b)和(c)下重复这个词。启始语中

对规定一概无效作了澄清，是为了说明规定在与公约草案强制性条文有冲突的情况下一概无效。

#### 拟议第 94 条的第 2 款

48. 鉴于托运人的义务和赔偿责任，仍无法确定公约草案的强制性。举例说，另一种备选办法是在各项条文中均提及其强制性或非强制性。在现阶段应保留括号。由于托运人的地位受到第 8 章中所载条文以外的其他条文的影响，已将上文拟议第 2 条(a)和(b)款中的“第 8 章”改为“本公约下的”。不过，这段文字放在何处，仍需加以澄清。

#### 49. 第 95 条. 关于总量合同的特别规则

1. 虽有第 94 条的规定，但适用本公约的总量合同可以规定增减本公约中所列明的权利、义务和赔偿责任，但前提条件是总量合同中载有减损本公约的一则显著说明，而且：

- (a) 是分别谈判而成的，或
- (b) 显著指明总量合同中载有减损内容的款项。

2. 根据第 1 款所作的减损必须在合同中载明，不得以提及方式从另一个单证并入。

3. 承运人的公开价目表或服务目录表、运输单证、电子运输记录或类似单证不属于第 1 款下的总量合同，但总量合同可以用提及方式将此类单证作为合同的条款并入。

4. 第 1 款不适用于第 16(1)条(a)项和(b)项、第[30]和[33]条中规定的[权利和]义务以及因违反这些权利和义务而产生的赔偿责任，第 1 款也不适用于[有关赔偿责任限制权的丧失]的第[66]条。

5. (a) 第 1 款适用于承运人与托运人之间的关系；

(b) 第 1 款适用于承运人和明确同意受减损本公约的总量合同的条款约束的其他任何当事人之间的关系。明示同意必须证明同意方已收到的信息显著指明总量合同已对本公约作出减损；该项同意不应载于承运人公开价目表或服务目录表、运输单证或电子运输记录中。

(c) 可求从减损取得益处的当事人负有证明所作减损已满足各项必要条件的举证责任。

#### 背景情况

50. 鉴于上文第 9 条在总量合同上采取的新做法，必须对第 95 条的措词作些修改，但这些修改并不表明除下文所述外在实质内容上有任何变化。在行文措词上主要有两个建议。首先，可以对第 1 款中的措词加以简化。其次，可删除载

于 A/CN.9/WG.III/WP.56 的第 95 条草案的第 4 款。因此，上文拟议的新案文自第 4 款开始段落号有所变化。

51. 上文拟议第 4 款有实质性修改，但需待进一步讨论而定。上文拟议第 5(c) 款也有实质性修改。下文将对所有这些修改作进一步解释。

#### **拟议第 95 条的第 1 款**

52. 上文拟议第 1 款已删除 A/CN.9/WG.III/WP.56 中置于括号内的措词 “[以书面或电子形式约定]”，因为该要求已列入第 3 和 5 条。

53. 建议删除载于 A/CN.9/WG.III/WP.56 中的“职责”一词，据认为该词与也列入该案文的“义务”一词同义。

54. 鉴于第十六届会议（2005 年维也纳）的报告（A/CN.9/591）第 73 段中所述有关管辖权的第 76 条拟议第 1 款的措词必须与第 2 款的措词协调一致，可对行文措词加以修订。

#### **拟议第 95 条的第 2 款**

55. “合同”一词已改为“总量合同”。

#### **拟议第 95 条的第 3 款**

56. 会议曾就是否需要 A/CN.9/WG.III/WP.56 第 95 条草案第 3 款进行过某种讨论。有些人士坚称，该款对规范第 59 条中的总量合同的地位毫无帮助。另一方面，有些人士强烈希望保留现载于 A/CN.9/WG.III/WP.56 的第 3 款。其理由是，据认为该款对确保向托运人完全披露有关减损的情况及确保不致隐瞒减损情况十分重要。特别是在考虑到美国法律的情况下，有人坚持认为，本法律允许在承运人公开价目中实行所谓的时间/货量运费率，按照工作组拟订的有关总量合同的一般定义，这种运费率可被解释为总量合同。第 3 款中的所有提法都是有必要的。

57. 鉴于认为第 3 款毫无必要的有些人士以该条文没有任何帮助作为其观点的依据，而希望保留第 3 款的人士则提出了具有实质内容的论点，因此据认为似应保留现载于 A/CN.9/WG.III/WP.56 的第 3 款。第 3 款内置于括号内的措词也似应保留。有与会者建议保留案文并删除其前后的括号。保留上文拟议的第 3 款看来不会造成任何不利影响，而该款显然对某些法域所持的立场作了澄清。

#### **拟议第 95 条的第 4 款 (原第 5 款)**

58. 该款列入了规定在任何情况下均不得减损的超级强制性条文。据建议，严格地讲 A/CN.9/WG.III/WP.56 第 95 条草案的第 5(a)和(b)款应当合并，“权利”一词已置于括号内。由于第 66 条单有一套措词，可能没有必要提及权利。

59. 对比 A/CN.9/WG.III/WP.56 第 95 条草案第 5 款，建议把有关托运人的超级强制性条文移至第 30 和第 33 条，不过在进一步讨论以前要把这些条文置于括号内。这些条款与托运人的严格赔偿责任有着部分的联系。最后如何处理，部分取决于工作组就第 8 章所作出的决定。在进一步讨论之前提及第 66 条之处也置于括号内。

#### 拟议第 95 条的第 5 款 (原第 6 款)

60. 该款的措词有所改进，但除了(c)项（原来系 A/CN.9/WG.III/WP.56 第 95 条草案第 6(b)款的最后一句）不打算作任何实质性修改。同时建议删除现为拟议第 5 条(b)款的 A/CN.9/WG.III/WP.56 第 95 条草案第 6(b)款中第一组括号内的案文，在上文第 1 款之下已对删除的原因作了解释。应保留现为拟议第 5(b)款的 A/CN.9/WG.III/WP.56 第 95 条草案第 6(b)款第二组括号内的案文并删除其前后的括号，目的是确保第三方有适当的机会了解减损情况并视情表示同意。已将“通知”一词改为“信息”。

61. 拟议的第 5(c)款是一条新加的。A/CN.9/WG.III/WP.56 第 95 条草案第 6(b)款中的最后一句所应涵盖的举证责任不仅是承运人与托运人以外的任何其他当事人之间的，而且还是承运人与托运人之间的举证责任。以上建议对此作了纠正。还建议应就此删除载于第 6(b)款的括号。由于减损可能是双向的（即减损对承运人和托运人都有好处），因此完全由承运人承担举证责任不妥，而是应该由要求以减损中获益的当事方承担。这一点已在上文拟议第 5 款中得到反映。

#### 62. 第 96 条. 关于活动物和某些其他货物的特别规则

虽有[备选案文 A：本公约第 5 章和第 6 章以及对承运人义务的规定][备选案文 B：第 94 条和第 95 条]，有下列情形之一的，运输合同的条款可排除或限制承运人和海运履约方的义务或赔偿责任：

(a) 货物是活动物，除非索赔人证明货物的灭失、损害或迟延交付是承运人或第 19 条提及的一人或海运履约方明知可能发生此种灭失或损害而仍轻率作为或不作为及明知迟延可能造成的灭失而仍轻率作为或不作为造成的；

(b) 货物的性质或状况或进行运输的情况和条件使之有合理的理由达成一项特别协议，但需以不涉及正常贸易过程中所进行的正常商业货运而且对该货物的运输未签发可转让运输单证或可转让电子运输记录为条件。

63. A/CN.9/WG.III/WP.56 第 96 条草案的启始部分载有与上文拟议备选案文 A 一致的提法。该提法在某种程度上既不明确又毫无必要。参照第 95 条草案第 1 款中的提法使用类似的措词即产生了上文第 96 条启始部分中的拟议备选案文 B。备选案文 B 还提及第 95 条，因为在活动物运输中使用总量合同在商业上是可行的。

64. 对此 A/CN.9/WG.III/WP.56 第 96 条草案中的措词，在启始语部分中添入了第二个词“义务”。

65. 在第 96(a)条中为了对行文措词加以澄清现建议“索赔人”应对故意的或特别轻率地造成灭失提出证明。

66. 应保留 A/CN.9/WG.III/WP.56 第 96(a)条草案中置于括号内的措词并删除该措词前后的括号。有必要对承运人加以保护，使其免于承担涉及活动物的不公平的赔偿责任，但据认为公平的做法是故意或特别轻率的造成灭失一语所针对的不仅是承运人本人，而且还涵盖第 19 条草案所提及的任何人。在这些情况下承运人均负有赔偿责任。

67. 在第 96(a)条中还建议使用故意或特别轻率地任由迟延造成灭失的提法，而不是使用如 A/CN.9/WG.III/WP.56 中的故意地或特别轻率地造成迟延的提法。据认为，与 A/CN.9/WG.III/WP.56 中所载案文相比，该建议与货物灭失或损害的提法更为贴近。