



大会

Distr.: Limited
11 September 2006
Chinese
Original: English

联合国国际贸易法委员会

第三工作组（运输法）

第十八届会议

2006年11月6日至17日，维也纳

运输法：拟订[全程或部分途程][海上]货物运输公约草案

诉权和诉讼时效：日本政府提交的参考文件

秘书处的说明*

为筹备第三工作组（运输法）第十七届会议，日本政府向秘书处提交了对[全程或部分途程][海上]货物运输公约草案中诉权和诉讼时效的文件，现列作本文件的附件。日本政府告知，该文件把各代表团的看法和意见汇编成一份供工作组讨论的单一文件，旨在促进工作组有关诉权和诉讼时效问题的审议。

附件中的文件按秘书处收到的原样转载。

* 本文件迟交与文件内容送交秘书处的日期有关。



附件

诉权和诉讼时效：日本政府提交的参考文件

一. 导言

1. 工作组在其第 9 届会议（2002 年 4 月，见 A/CN.9/510，第 58 至 60 段）上就诉权和诉讼时效问题初步交换了看法，并在其第 11 届会议（2003 年 3 月至 4 月，见 A/CN.9/526，第 149 至 182 段）上详尽讨论了这些问题。根据这些讨论，在 A/CN.9/WG.III/WP.32 中对 A/CN.9/WG.III/WP.21 中公约草案的原始案文做了修订，并对 A/CN.9/WG.III/WP.56 中的案文做了一些补充修改。2006 年 1 月，在以意大利政府的名义于伦敦举办的非正式研讨会（“伦敦研讨会”）上，工作组的所有代表团和观察员都应邀出席并讨论了这些问题。在工作组第 17 届会议（2006 年 4 月）之后，日本代表团在工作组各代表团和观察员中分发了一个非正式调查表。加拿大、中国、丹麦、意大利、挪威、瑞典、瑞士和美国的代表团提供了答复。为方便工作组起见，本文件概括了工作组历届会议的讨论情况，并介绍了在非正式研讨会上以及在非正式调查表的答复中交换的初步意见。

二. 诉权

A. 本章中的一般问题

1. 诉权一章的必要性

2. 在工作组以往的届会上，有些代表团提出删除第 67 条草案（见 A/CN.9/WG.III/WP.56，脚注 237；A/CN.9/526，第 152 和 157 段）。非正式调查表询问公约草案是否有必要列入关于诉权的一章。所有答复都是否定的，表明这一章应当整个删除。但有一个代表团提出，除删除该章之外，第 67 条草案（备选案文 A）中提出的几项原则应当并入第 6 章（承运人的赔偿责任）中的条文。

2. 与其他公约的关系

3. 伦敦研讨会上指出，在运输合同是多式联运合同时，关于诉权的条文可能会与其他运输法公约中规定的诉权发生冲突。例如，其他运输法公约给与诉权的人数，可能比第 67 条草案规定的人数更有限。非正式调查表询问，公约草案是否应在诉权问题上与其他运输法公约加以协调。关于这一点，对非正式调查表作出不同的答复。多个代表团在答复中认为没有必要与其他运输公约协调。其中一个代表团认为，第 27 条草案已经提供了解决办法。有些代表团对于有可能与其他公约发生冲突持比较谨慎的态度，要求加以协调，不过没有就这个问题提出具体解决办法。

B. 第 67 条草案

4. A/CN.9/WG.III/WP.56 中提出的第 67 条草案案文如下：

第 67 条. 各方当事人

备选案文 A

1. 在不影响第 68 条和第 68(b)条的情况下，只有下列各方才能对承运人或履约方¹主张运输合同下的权利：

(a) 托运人²，但以其因运输合同被违反而遭受损失或损害为限；

(b) 收货人，但以其因运输合同被违反而遭受损失或损害为限；

(c) 获得托运人或收货人转让的权利的任何人，或根据适用的国内法通过代位取得运输合同下权利的任何人，例如保险人，但以通过转让或代位让出权利的人因运输合同被违反而遭受损失或损害为限；

2. 诉权根据第 1(c)项通过转让或代位而发生转移的，承运人和履约方有权针对该第三人用根据运输合同和本公约享有的所有抗辩权和责任限制。

备选案文 B

任何人对运输合同或与之相关而产生的任何义务得以履行享有正当权益的，当其遭受损失或损害时，可以主张该合同下或与之相关的任何权利。

1. 本条草案的范围

5. 备选案文 A 只涉及针对承运人或（海运）履约方³的索赔。备选案文 B 将范围扩大到针对货权方的索赔。非正式调查表询问，本条的范围应当如何定。对这一问题作出了不同的答复。多数的观点是，托运人也应包括在内。又一个代表团认为，只准许承运人根据有关托运人义务的规定对托运人提起诉讼，不失为一个好主意。反对这一延伸的意见占少数。一个代表团希望把第 67 条草案的范围完全限于第 17 和 20 条草案下的索赔。

¹ 备选案文 A 中的“履约方”或许应该为“海运履约方”。

² 第 34 条规定，“单证托运人”有资格享有第 14 章为托运人规定的权利。“单证托运人”是否应享有诉权，可能有疑问。

³ 见上文脚注 1。

2. “损失或损害”要求

6. 两个备选案文都要求索赔人应遭受了“损失或损害”。但是，以往届会上曾提出，这一要求可能会造成困难。举例来说，如果收货人要求交付还在承运人手上的货物，对于这种收货人提出的索赔，这种要求是不合适的（见 A/CN.9/526，第 153 段）。

7. 在伦敦非正式研讨会上提出了一个与“损失或损害”要求有关的更为根本性的问题。批评第 67 条草案的意见认为，该条混淆了实体法（索赔人最终应当在诉讼中证明什么？）和程序法（适当的原告需要具备哪些条件？）。据指出，虽然索赔人必须证明“损失或损害”才能赢得诉讼，但程序法并不要求在初期阶段出具这种证据才能提出和维持诉讼。

8. 非正式调查表询问，这种“损失或损害”要求是否妥当。有些答复说这是不妥当的。一个代表团认为，关于交货要求或执行控制权的要求，已经在其他章节中以详尽列出的方式涉及，而且由于第 67 条草案只涉及损害诉讼，第 67 条草案中提出的“损失或损害”要求并无不妥。另一个提供答复的代表团提出，如果第 67 条草案将其范围限于第 17 和 20 条草案下的索赔要求，就可以避免这个问题。一个代表团在答复中指出，这种要求本身可能就是多余的，因为如果当事人没有遭受任何损失或损害就不会去打官司。

3. 备选案文的取舍

9. 关于这两个备选案文的取舍，大多数答复都倾向于备选案文 B，认为这一办法比较全面。一个代表团建议在备选案文 B 中加上一款，其内容如下：“任何人对运输合同或与之相关而产生的任何义务得以履行享有正当权益的，当其遭受损失或损害时，可以主张该合同下或与之相关的任何权利。”

10. 一个代表团倾向于缩减备选案文 A，把它的范围限于第 17 和 20 条草案下的索赔要求。

4. 备选案文 A 的第 2 款

11. 备选案文 A 中的第 2 款对在通过代位方式转让诉权或取得诉权的情况下承运人和（海运）履约方的抗辩权和赔偿责任限制作了规定。无论是在工作组以往的届会上还是在伦敦研讨会上都没有对这一款进行实质性讨论。⁴

12. 非正式调查表请求就这一款发表意见，并询问是否有必要在备选案文 B 中也加上这一款。有些答复建议删除该款。其中有的答复指出，这一问题应放在第 12 章（权利的转让）处理。有些代表团则持相反的意见，认为如果选择备选案文 B 的话，这一款也应放进去。

⁴ 见上文脚注 1。

C. 第 68 条草案

13. A/CN.9/WG.III/WP.56 中提出的第 68 条草案案文如下：

第 68 条. 签发可转让运输单证或 可转让电子运输记录的

在签发可转让运输单证或可转让电子运输记录的情况下：

(a) 持单人有权向承运人或履约方主张运输合同下的权利，不论其本人是否遭受了损失或损害；

(b) 如果索赔人不是持单人，索赔人除证明其因运输合同遭受违反而受到损失或损害之外，还必须证明持单人未遭受此种索赔所涉及的损失或损害。

14. (a)项草案准许持单人对承运人提出权利主张，而不论持单人是否遭受损失或损害。原草案的解释性说作了如下说明：“情况似乎是，在许多法律制度下，提单项下的索赔人并不限于为自己的损失索赔。本条不规定只有这类持单人才有诉权”（见 A/CN.9/WG.III/WP.21，第 204 段）。在工作组的前一届会议上普遍认为这一原则在许多法域得到广泛承认（见 A/CN.9/52，第 160 段）。

15. (b)项包括两个不同内容：(1)即使是在签发可转让运输单证或可转让电子运输记录的情况下，索赔人而不是第 67 条草案中提及的持单人可以对承运人提出索赔；(2)在这种情况下，索赔人除证明其本人遭受的损失或损害之外，还应证明持单人未遭受损失或损害。这个条文可能比(a)项更有争议。工作组在第 11 届会议上商定，可能有必要在以后的阶段进一步讨论这个问题（见 A/CN.9/526，第 162 段）。

16. 非正式调查表中提出的第一个问题是，把目前的第 68(a)和(b)条草案中涉及的这类问题放在公约草案中处理，是否必要或是否可取。所有答复都是否定的。一个代表团认为，第 68(a)条草案与其国内民事诉讼程序法不一致，如果删去第 68(a)条草案，第 68(b)条草案也就成为多余的了。

17. 非正式调查表还请就这两款提出建议。由于提供答复的大多数代表团都主张删除第 68 条草案，只对现在的案文提出了几条起草建议。一个代表团认为，根据第 68(a)条草案，承运人面临着双重付款的危险，因为遭受最终损失的持单人以外的人（例如，受损货物的货主）有可能在承运人已经赔偿持单人之后向承运人索赔。有一个代表团提出，应当干脆把“持单人”当作第 67(1)(b)条草案所指的收货人。⁵

⁵ 原草案还有一句是处理这种情形的，其内容如下：“如果这种持单人本身未遭受损失或损害，则被视为是代表遭受这种损失或损害的当事人行事。”第 11 届会议对原草案的写法提出批评并将其删除（见 A/CN.9/526，第 161 段）。

三. 诉讼时效

A. 本章的一般问题

18. 工作组前几届会议上从未对关于诉讼时效一章的必要性提出过疑问。对非正式调查表的所有答复在这一点上也都是一致的。

B. 第 69 条草案

19. A/CN.9/WG.III/WP.56 中提出的第 69 条草案案文如下：

第 69 条. 诉讼时效

备选案文 A

未在[一]年期限内提起司法或仲裁程序的，免除承运人⁶在本公约下的所有责任。未在[一]年期限内提起司法或仲裁程序的，免除托运人⁷在本公约第 8 章下的所有责任。

备选案文 B

未在[一]年期限内启动司法或仲裁程序的，本公约下所有[权利][诉讼]即告消灭[丧失时效]。

20. 前几届会议上就第 69 条草案涉及的几个不同问题做了讨论。

1. 哪些索赔应当有本公约的时效限制？

21. 无论是针对承运人或海运履约方的索赔，还是针对货权方的索赔，备选案文 A 和 B 都对有关这些索赔的诉讼规定了时限。⁸关于这种做法是否妥当的问题，工作组第 11 届会议作了比较详细的讨论（见 A/CN.9/526，第 166 段）。工作组还应考虑的是，如果第 67 条草案只涉及针对承运人或海运履约方的索赔，这种做法是否还要保持（见 A/CN.9/526，第 154 段）。还应注意的是，工作组

⁶ 原草案还有一句是处理这种情形的，其内容如下：“如果这种持单人本身未遭受损失或损害，则被视为是代表遭受这种损失或损害的当行人行事。”第 11 届会议对原草案的写法提出批评并将其删除（见 A/CN.9/526，第 161 段）。

⁷ 备选案文 A 的第一句或可加上“海运履约方”，只不过第 20(1)条可能使之不必要。

⁸ 更准确的说，备选案文 A 和备选案文 B 有关针对货权方的诉讼在范围上似乎略有区别。例如，在备选案文 A 中，针对第 57(2)条草案下的控制方的补偿索赔不受第 69 条草案的限制，而在备选案文 B 中，这种索赔是受限制的。工作组似应考虑是否也需要对这些索赔规定时限。

在第 14 届会议上决定，公约应当对只针对承运人或海运履约方的索赔的管辖权和仲裁加以规范（见 A/CN.9/572，第 116-117 段）。

22. 其次，那些不是基于公约草案规定的运输合同可能会产生索赔要求，例如，承运人对托运人提出的运费索赔要求。此外，关于公约草案下的若干义务，并没有对其后果作出规定，因此留给了国内法来解决。这些索赔是否应有时限？

23. 在对非正式调查表的答复中，大多数代表团都支持关于把对托运人的索赔也包括在内的建议，只有一个代表团持相反的意见。一个代表团认为，虽然把对托运人的索赔包括在第 69 条草案中，有可取之处，但应当谨慎选择对此种索赔的时限。另外还指出，就托运人的过失造成船只重大灾难而言，调查事故真正原因的工作可能会花很长时间。

24. 关于是否只将公约草案下的索赔包括在内的问题，大多数代表团提供的答复是不明确的。一个代表团在答复中明确指出，所适用的国内法下的索赔不应包括在内。另一个代表团提出，所有因运输合同产生的权利和诉讼都应有时限。

25. 一个代表团提议，第 69 条草案还应包括对船只的诉讼，《海牙-维斯比规则》中就是这样规定的。另外还指出，或许有必要就托运人的规定作出相应的调整，以便使这一条草案也包括对货权方的索赔。

2. 备选案文的取舍和措辞

26. 关于索赔的时限可以有几种写法。《海牙-维斯比规则》第 3 条采用的写法是，“承运人应被免除所有责任，而《汉堡规则》第 20(1)条则规定“任何诉讼都有时效”。虽然这个问题或多或少是一个表述方法问题，但据指出，备选案文的取舍和措辞其实也涉及一些实质问题。

27. 案文措词涉及的实质问题有以下几个：

(a) 时限的性质。在工作组的前一届会议上强调了“时限期”与“权利的消灭”这两者之间的区别。

(b) 使用索赔抵消诉讼的可能性。如果公约草案规定“诉讼是有时效的，那么当事人能否仍然在不提起诉讼的情况下以抵消的方式使用“有时效的”索赔，似乎不大清楚。事实上，2000 年《关于内河货物运输合同的布达佩斯公约》（《内河货运公约》）在使用“时效”一词的同时也载有另一个条文对其后果作了说明：“诉权因时间的推移而失去时效的，不得以反诉或抵消方式行使”。⁹对比之下，如果工作组采用“承运人被解除”或“权利消失”之类的措词，或许就没有必要再涉及可能的抵消问题。（一项被消灭的索赔，即使是以抵消方式也不能使用。）

⁹ 《内河货运公约》第 24(5)条。经《1978 年议定书》修正的 1956 年《国际货物公路运输合同公约》（《公路货运公约》）载有一个类似的条文（第 32(5)条）。

28. 非正式调查表提出的问题是，“时限期”或“权利的消灭”这两种办法哪一种更可取，哪一个备选案文更可取，哪一种写法更可取。大多数答复都倾向于“时限期”写法。有一项答复建议作出以下澄清以避免对时限的后果有任何疑问：“索赔人在时限期满时即丧失其实现索赔的权利”。有一项答复倾向于“时限期”写法，认为可以以抵消方式使用有时效期的索赔。相反，有一个代表团的答复倾向于采用“权利的消灭”的写法以使时效成为一种绝对的时效，为此建议，根据其国内法，只要存在着当事人要求赔偿的事实，时限期就不难延长。一个代表团指出，“时限期”不是大陆法系的用词。

29. 关于备选案文的取舍，对非正式调查表的答复分成两派，各占一半。有些代表团倾向于备选案文 B，选择了“诉讼有时效”的写法。如果采用这样的措辞，就会对能否以抵消方式使用有时效的索赔产生疑问（见上文）。另一些代表团支持备选案文 A。其中一项答复指出，《海牙规则》和《海牙-维斯比规则》（备选案文 A）使用这种表述方法似乎并没有产生任何问题。

3. 期限的暂停

30. 似有必要审议公约草案是否应当处理和如何处理“期限暂停”的问题。关于这个问题，公约草案究竟是提供自己的规则，还是把它留给国内法来处理呢？如果是后一种做法，那么应当由哪一种法律来管辖这个问题呢？以《内河货运公约》为例，其第 24(3)条明确规定，运输合同的适用法律，是暂停问题和时期限中断问题的管辖法律。（另见《公路货运公约》第 32(2)和(3)条）。

31. 非正式调查表询问，公约草案应当如何处理暂停问题。大多数代表团的答复是，期限暂停问题应当留给国内法来处理，有一个代表团提出应当由公约草案来规范这个问题。但有些代表团认为，在公约草案中至少说明对这个问题适用哪一种法律，还是可取的，并建议应当以运输合同的管辖法律作为准据法。有些代表团保留看法。

4. 适当期限

32. 最后的问题是适当期限问题。《海牙-维斯比规则》第 3(6)条规定为一年，《汉堡规则》第 20(1)条准许两年。在对非正式调查表的答复中，大多数代表团都认为一年期限足够。有一个代表团虽然倾向于两年，但如果工作组倾向于别的期限，也愿意作出妥协。另有一个代表团建议，对于针对承运人的索赔，应当根据索赔的种类给与特别考虑。

C. 第 70 条草案

33. A/CN.9/WG.III/WP.56 中提出的第 70 条草案案文如下：

第 70 条. 时限期的起算

第 69 条提及的期限自承运人根据第 11(4)条或第 11(5)条完成有关货物的交付之日起算，没有交付货物的，自本应交付货物[的最后一]日起算。期限起算当日不包括在该期限内。

1. 对承运人的索赔

34. 第 70 条草案规定了时限期的起算日。关于起算日是否应当定在实际交付日，前一届会议上曾做过长时间的讨论（见 A/CN.9/526，第 170 段）。“实际收货做法”或许能够得到支持，否则的话，当出现迟延时，在收货人能够检验货物状况之前，期限的计算已经开始。但对这种做法提出了疑问。据指出，实际交付可能会因收货人的单方面行动或当地海关部门而延误。另外，在所有货物都灭失的情况下，无法保持这种“实际收货做法”。现在的公约草案包括了涉及此种情形的第一句的第二部分。

35. 如果工作组反对“实际收货做法”，可以另外选择的办法或许是，始终从“第 11(4)或第 11(5)条规定的交付日期”开始计算期限。如果采取这种做法，第一句第二部分就成为多余的了。¹⁰但可能会担心这种做法是否提供了迟延情形的适当解决办法。

36. 《海牙-维斯比规则》在第 3(6)条中将起算日定为“其[货物]交付日或其[货物]本应交付日”，而《汉堡规则》第 20(2)条则将其定为“承运人完成货物或部分货物交付之日，没有交付货物的，本应交付货物之日。”这两种规定看上去像是“实际”和“合同”做法的结合。

37. 关于非正式调查表中问及的针对承运人的索赔的适当起算日期，大多数答复都认为实际交付日期更可取。有一个提供答复的代表团认为，起算日应当是货物到达交付地而且向收货人发出备妥交货的通知的时间。另一个代表团倾向于“第 11(4)或第 11(5)条规定的交付时间”。还有一个代表团倾向于把合同约定的做法作为一个起算点，同时建议，在实际交付日晚于该起算点的情况下，应以实际交付日为准。有一个代表团完全支持现在的草案的写法。但是提出一点，在有些情况下，例如货物在运输合同商定的日期之前交付，现在的措词——“承运人根据第 11(4)或第 11(5)条完成有关货物的交付”——会产生问题。

38. 几乎所有答复非正式调查表的代表团都认为，如果采取实际交付做法，还应当针对货物完全灭失的情形制定一项特殊规则来补充这种做法。据建议，对于这种情况，应当把货物本应交付的日期作为起算日。还有一个代表团建议对收货人不提货的情形也采取同样做法。

¹⁰ 即使是采取这种做法，也并没有完全放弃“实际收货”做法，因为在这种情况下，关于交货的时间既没有合同约定，也没有习惯或惯例。

2. 对海运履约方的索赔

39. 伦敦研讨会上提出，应当结合可能对海运履约方提出的索赔澄清“交付”概念。据指出，对海运履约方的索赔的时限期应当从海运履约方向其后的承运人交付货物的日期开始计算，而不应从最后向收货人交货的日期起算。

40. 考虑到这一建议，非正式调查表询问，对海运履约方的索赔日期是否应当不同于对承运人的诉讼。所有答复一致认为这一起算日期应当与订约承运人的日期一样。据解释，在多式联运情况下，货物的损坏可能要到货物到达最后目的地时才能发现，因此，即使是对海运履约方的索赔，时限期也应当从这一时间点起算。

3. 对货权方的索赔

41. 在工作组前一届会议上，对交付时间是否与针对托运人或其他货权方的索赔的时限期有关提出了疑问（见 A/CN.9/526，第 173 段）。但是，对于针对承运人以外的人的索赔，并没有提出其他具体的起算日期。非正式调查表的问题是，对针对托运人和承运人的诉讼规定同样的起算日期，是否妥当。大多数答复都认为起算日期应当一样。有一个代表团持不同意见，认为针对托运人的索赔的时限期应当从灭失或损害发生之日起算。

4. 其他问题

42. 一些代表团在答复非正式调查表时对第 70 条草案第一句放在括号内的词语提出疑问。其中一个代表团提出删除“最后”一词，并作为第一句最后一部分列入以下案文：“在本应完成货物交付之日”。

D. 第 71 条草案

43. A/CN.9/WG.III/WP.56 中提出的第 71 条草案案文如下：

第 71 条. 期限的延长

被索赔人可在该期限内任何时候通过向索赔人声明而延长该期限。该期限可经再次声明或多次声明进一步延长。

1. 与《海牙-维斯比规则》的区别

44. 在《海牙-维斯比规则》（第 3(6)条）和《汉堡规则》（第 20(4)条）中都有准许当事人延长时限期的规定。然而，两者之间还是有一些细微差别的。目前的案文草案与后者基本相同，差别有以下几点：一是《汉堡规则》要求“声明”，而《海牙-维斯比规则》要求“约定”；二是在《海牙-维斯比规则》

下，即使期限过了仍准许延长，而目前的草案和《汉堡规则》明文规定不准许这样做。

45. 大多数代表团对非正式调查表的答复都倾向于“声明”，而不是“约定”，也有一些代表团持相反的意见。一个代表团提出，期限过后应当可以延长。

2. 形式要求

46. 第 3 条草案对第 71 条草案下有关声明的形式要求作了规定。虽然这种处理办法与《汉堡规则》第 20(4)条的做法一样，但是，它是否与争议产生后管辖权协议的处理办法一致，则可能有疑问（A/CN.9/591 第 73 段中列出的第 81 条草案）。¹¹大多数代表团在答复非正式调查表时认为公约现草案的形式要求是妥当的，有一个代表团提出口头声明就足够了。

E. 第 72 条草案

47. A/CN.9/WG.III/WP.56 中提出的第 72 条草案案文如下：

第 72 条. 赔偿诉讼

即使在第 69 条提及的期限届满以后，根据本公约被认定负有责任的人仍可提起赔偿诉讼，但赔偿诉讼须在以下较后的期限内提起：

- (a) 在提起诉讼程序所在法域适用的法律所允许的时间内；
- (b) (b)款备选案文 A

提起赔偿诉讼的人自下列事件之一发生之日起 90 天内：

- (一) 已解决索赔；
- (二) 已收到向其本人送达的起诉文件。

(b)款备选案文 B

自下列事件之一发生之日起 90 天内：

- (一) 提起赔偿诉讼的人已解决索赔；
- (二) 已经对提起赔偿诉讼的人做出不得进一步上诉的最后判决。

48. 第 72 条草案对延长追索诉讼的时限作了规定。这条特殊规则之所以必要，举例来说，是为了确保如果就在该时限结束之前对承运人提起诉讼，承运人有

¹¹ 已经确认第 81 条中不需要形式要求。见 A/CN.9/591，第 61 至 62 和第 64 段。

充足的时间对分承运人提起诉讼。《海牙-维斯比规则》（第 3(6)条之二）和《汉堡规则》（第 20(5)条）都载有类似的规则。

49. 对非正式调查表的所有答复都支持该条的基本实质内容。但是，有一个代表团的答复认为有必要在该条中包括下述情形：在收货人根据托运人与收货人之间的基本合同要求收货人承担责任之后，托运人要求承运人给与赔偿。

50. (b)款草案有两个备选案文，都对 90 天的额外期限规定了不同的起算日。备选案文 A 规定的规则与《海牙-维斯比规则》和《汉堡规则》基本一样。备选案文 B 是根据工作组第 11 届会议提出的建议提出的一条新的规则，即在某些大陆法国家，有关案件未作出最后判决之前不得提起赔偿诉讼（见 A/CN.9/526，第 176 段）。

51. 对非正式调查表的大多数答复倾向于备选案文 A，但也有一些答复支持备选案文 B。一个代表团强调，如果采用备选案文 B，有可能出现事故发生后多年找不到被要求赔偿的第三方的情形，包括证据、证人和记忆在内的许多要件都将在这一时期内丧失。另据指出，虽然备选案文 B 在写法上力求照顾某些规定最后判决下达之前不得提起赔偿诉讼的大陆法国家，但第 72 条草案的(a)款给与了充分保护。

F. 第 73 条草案

52. A/CN.9/WG.III/WP.56 中提出的第 73 条草案案文如下：

第 73 条. 反索赔

即使在第 69 条提及的期限届满以后，根据本公约被认定负有责任的人仍可提起反索赔，但反索赔须在自提出反索赔的人被送达对其起诉的文件之日起 90 天之内提起。

53. 本条依据的是工作组第 11 届会议提出的一项建议，即反索赔应当和追索诉讼一样适用同一种考虑（见 A/CN.9/526，第 177 段）。非正式调查表的问题是，公约草案是否应处理反索赔问题，现在的草案是否适合这一目的。有些代表团建议删除本条草案。一个代表团质疑是否确有任何值得按本条规定延期的反诉讼。另一些代表团的答复认为本条还是必要的，并对其目前的草案表示基本支持。

54. 关于措辞提出了一些建议。首先，有一个代表团指出，“……可提起反索赔”这样的写法可能引起疑问，不清楚反索赔究竟应当在同一个程序中还是在单独的程序中提起，为此建议明确规定应在前一种程序中提起反索赔。其次，建议在该句结尾处加上“或者在诉讼地法所准许的较长期限内”，这是因为，在某些法域中，只能在应诉时提起反索赔，而从送达诉讼文件到应诉的时间可能不止 90 天。最后，对该条的范围提出疑问。一个代表团提出，第 73 条的范围应当限于为了抵消而提起的反索赔。另一个代表团则指出，目前的草案似乎

范围很广，应当对反索赔的范围增加一个补充条件。这个代表团提出增加的案文如下：

对一项索赔的限制，并不意味着反索赔权的消灭，条件是，反索赔所针对的索赔是在和有时效的索赔同样的法定情况下产生的，而且是在该索赔丧失时效之前出现的。

G. 第 74 条草案

55. A/CN.9/WG.III/WP.56 中提出的第 74 条草案案文如下：

第 74 条. 对光船承租人的诉讼

[船舶的注册船东推翻根据第 40(3)条认定其为承运人的推定的，即使第 69 条提及的期限届满以后，仍可对光船承租人提起诉讼，但诉讼须在以下较后的期限内提起：

- (a) 在提起诉讼程序所在法域适用的法律所允许的时间内；
- (b) 自注册船东做到以下[两点]之日起 90 天内：
 - (一) 证明该船在运输时被以光船形式租用；
 - [二] 充分指明光船承租人的身份。]

56. 本条草案涉及的问题是，在索赔人查明第 40(3)条草案下作为应负责任的承运人的光船承租人的身份之前，时限期可能已经届满。但是，关于第 40(3)条是删除还是保留的问题尚未作出决定，如果工作组决定将其删除，本条也应一起删除。

57. 非正式调查表的问题是，假如在案文中保留第 40(3)条草案，第 74 条草案是否可以被接受。有些答复支持第 74 条草案的实质内容，有些代表团则持反对意见。一个代表团以第 40(3)条草案按照 A/CN.9/WG.III/WP.70 号文件第 3 段中的提案加以改写为前提，提出了以下新案文：

“如果合同细节未载明承运人的名称和地址，而且原告已请求注册船东适当查明承运人的身份，

- (a) 可以在提出查明承运人身份的请求之日后 90 天内提起对注册船东的诉讼，而且
- (b) 可以在注册船东适当查明承运人身份之日后 90 天内提起对承认人的诉讼。”

H. 关于根据第 80(2)条草案撤销诉讼的可能的补充条款

58. 工作组第 16 届会议提出，公约草案应当结合第 80(2)条草案有关撤销诉讼的规定就诉讼时限的处理办法作出规定（见 A/CN.9/591，第 57 段）。

59. 但是，人们可能对于是否有必要写入一条特殊规则处理此种情形提出疑问。普遍接受的观点是，一项典型的诉讼，也就是根据第 80(2)条可以撤销的诉讼，是一种否认承运人赔偿责任的宣示性诉讼，并不包括对托运人的“合法”诉讼，例如第 8 章下的赔偿责任索赔（见 A/CN.9/591，第 57-59 段）。假设出现这样一种情形：承运人在期限届满之前对收货人提起一项非赔偿责任的宣示性诉讼，而收货人则要求撤销该诉讼。承运人在期限届满之后在第 75 或 77 条草案指定的另一诉讼地提起一项新的诉讼。在这种情况下，承运人是否希望延长时限期？还有一点也不清楚，那就是货权方是否可以延长期限，因为货权方随时有可能在第 75 或 77 条草案指定的诉讼地提起诉讼。关于在第 80(2)条草案规定的情况下任何当事人是否对延长期限享有合法权益的问题，似有必要进行慎重的研究。

60. 非正式调查表提出的问题是，是否有必要就第 80(2)条草案规定的撤销诉讼制定一项特殊规则，这样一项特殊规则应当作出什么规定。虽然有些代表团保留其立场，但许多代表团认为没有必要列入这样一个条文。对比之下，一个代表团明确支持列入一个关于第 80(2)条草案规定的撤销诉讼的补充条款。据指出，这样一个条款应当给与承运人合理的时间（如 90 天），使其能够向货权方所选择的主管法院提起诉讼。