



联合国国际贸易法委员会

第三十六届会议

2003年6月30日至7月11日，维也纳

第三工作组（运输法）第十一届会议工作报告
(2003年3月24日至4月4日，纽约)

目录

	段 次	页次
一. 导言	1-22	4
二. 审议情况和决定	23	7
A. 审议条款草案	24-218	8
1. 第8条草案（运输单证和电子记录）	24-61	8
(a) 第8.1款	25-26	11
(b) 第8.2款	27-34	12
(一) 第8.2.1项	27-29	12
(二) 第8.2.2项	30-31	12
(三) 第8.2.3项	32	12
(四) 第8.2.4项	33-34	13
(c) 第8.3款	35-52	13
(一) 第8.3.1项	35-41	13
(二) 第8.3.2项	42-43	14
(三) 第8.3.3项	44-48	14
(四) 第8.3.4项	49-52	15
(d) 第8.4款	53-61	15

* 本文件因所报告的工作组届会（2003年3月24日至4月4日举行）的时间和会期而提交延迟。



	段 次	页次
(一) 第 8.4.1 项	53-55	15
(二) 第 8.4.2 项	56-60	16
(三) 第 8.4.3 项	61	17
2. 第 10 条草案 (向收货人交付货物)	62-69	17
(a) 一般说明	63-64	19
(b) 第 10.1 款	65-72	19
(c) 第 10.2 款	73	20
(d) 第 10.3 款	74-90	21
(一) 第 10.3.1 项	74-77	21
(二) 第 10.3.2 项	78-90	21
(e) 第 10.4 款	91-99	23
3. 第 11 条草案 (控制权)	100-126	24
(a) 一般说明	101	26
(b) 第 11.1 款	102-104	26
(c) 第 11.2 款	105-113	27
(一) 第 11.2(a) 项	105-108	27
(二) 第 11.2(b) 项	109-111	28
(三) 第 11.2(c) 项	112	28
(四) 第 11.2(d) 项	113	28
(d) 第 11.3 款	114-119	28
(一) 第 11.3(a) 项	114-117	28
(二) 第 11.3(b) 项	118	29
(三) 第 11.3(c) 项	119	29
(e) 第 11.4 款	120	29
(f) 第 11.5 款	121-123	29
(g) 第 11.6 款	124-126	30
4. 第 12 条草案 (权利的转让)	127-128	30
(a) 一般说明	128-129	31
(b) 第 12.1 款	130-136	32
(一) 第 12.1.1 项	130-133	32
(二) 第 12.1.2 项	134	32
(c) 第 12.2 款	135-141	33
(一) 第 12.2.1 项	135-136	33
(二) 第 12.2.2 项	137-140	33
(三) 第 12.2.3 项	141	34
(d) 第 12.3 款	142-145	34
(e) 第 12.4 款	146-148	34
5. 第 13 条草案 (诉权)	149-162	35

	段 次	页次
(a) 第 13.1 款	150-159	35
(b) 第 13.2 款	160-161	37
(c) 第 13.3 款	162	37
6. 第 14 条草案 (诉讼时效)	163-182	38
(a) 一般说明	164	38
(b) 第 14.1 款	165-169	39
(c) 第 14.2 款	170-174	40
(d) 第 14.3 款	175	40
(e) 第 14.4 款	176-178	41
(f) 第 14.5 款	179-182	41
7. 第 15 条草案 (共同海损)	183-190	41
(a) 一般说明	184-185	42
(b) 第 15.1 款	186	42
(c) 第 15.2 款	187-190	42
8. 第 16 条草案 (其他公约)	191-202	43
(a) 一般说明	192-195	43
(b) 第 16.1 款	196-197	44
(c) 第 16.2 款	198-199	44
(d) 第 16.3 款	200-202	45
9. 第 17 条草案 (合同自由的限度)	203-218	45
(a) 标题	204	45
(b) 第 17.1 款	205-215	46
(一) 第 17.1(a) 项	205-213	46
(二) 第 17.1(b) 项	214	47
(三) 第 17.1(c) 项	215	47
(c) 第 17.2 款	216-218	48
(一) 第 17.2(a) 项	216-217	48
(二) 第 17.2(b) 项	218	48
B. 文书草案的适用范围	219-267	48
1. 一般讨论情况	219-239	48
2. 审议与文书草案的范围有关的具体问题	240-267	55
(a) 文书草案所涵盖的运输类型	241-244	55
(b) 文书草案与其他运输公约和国内法规的关系	245-250	56
(c) 对履约方的处理	251-256	57
(d) 赔偿责任限额	257-263	59
(e) 未确定事发地的损坏的处理	264-267	60

一. 引言

1. 委员会 1996 年第二十九届会议¹审议了一项关于在其工作方案中包括审查国际海上货物运输领域中现行做法和法律的提议，以便确定是否有必要对尚无此种规则的情形制定统一规则并增进法律的统一性。²
2. 委员会在该届会议上知悉，现行各国法律和国际公约在各种问题上都留有重大的空白。这些空白是货物自由流动的障碍并增加了交易的成本。货物运输中电子通信手段的使用日趋增多，使这些支离破碎、互不相同的法律造成的后果更为严重，因此需要统一特别涉及新技术应用问题的规定。³
3. 委员会该届会议还决定，秘书处应当收集关于实践中出现的问题以及可能的解决办法的资料、意见和看法，以便此后向委员会提出一份报告。委员会商定，这种资料收集的范围应当力求广泛，除政府之外，还应包括代表参与海上货物运输的商业部门的国际组织，例如，国际海事委员会(海事委员会)、国际商会、国际海运保险联合会(海运保险联合会)、国际运输商协会联合会、国际海运局(海运局)和国际港埠协会。⁴
4. 委员会在其 1998 年第三十一届会议上听取了海事委员会代表的发言，其大意是，海事委员会欢迎邀请其与秘书处合作，征求国际货物运输有关部门的意见并编写对这一资料的分析报告。⁵
5. 在委员会 1999 年第三十二届会议上，海事委员会的代表报告，海事委员会已指示其工作组就国际运输法中的各种问题编写一份研究报告，以期查明有关行业需要求得协调统一的各个方面。⁶
6. 在该届会议上，海事委员会的代表还报告，海事委员会工作组已经向海事委员会所有成员组织发出了一份涉及多种法律制度的调查问卷。海事委员会的意图是，在收到对调查问卷的答复之后立即成立一个国际小组委员会，以分析有关的数据并为今后逐步协调统一国际货物运输法的工作打下基础。海事委员会向贸易法委员会保证，海事委员会将为拟定普遍接受的统一文书而向其提供援助。⁷
7. 委员会 2000 年⁸第三十三届会议收到了秘书长关于运输法领域今后可能进行的工作的报告(A/CN.9/476)，其中说明了海事委员会与秘书处合作开展工作的进展情况。委员会听取了海事委员会代表的口头报告。海事委员会工作组与秘书处合作，根据一份向海事委员会各成员组织发出的涉及不同法律制度的调查问卷发起了一项调查。另据指出，与此同时还举办了一些圆桌会议，讨论今后与代表不同工业部门的国际组织开展合作的方式。这些会议表明业界继续支持和关注这一项目。
8. 配合委员会 2000 年第三十三届会议，秘书处与海事委员会于 2000 年 7 月 6 日在纽约共同举办了一次运输法专题讨论会。专题讨论会的目的是收集对国际货物运输、特别是海上货物运输领域中出现的问题的看法和专家意见，确定委员会希望就运输法中的哪些问题考虑今后开展工作并在可能的范围内提出可供考虑的解决办法。在这次专题讨论会上，大多数发言者都承认现有的国内法律和国际公约在一些问题上留有重大空白，例如，提单和海运单的作用、这些运

输单证与货物买卖双方之间的权利和义务的关系以及向运输合同的当事方提供资金的实体的法律地位。与会者达成的普遍共识是，随着多式联运和电子商务的使用带来的变化，有必要为规范所有运输合同而改革运输法制度，而不论运输合同是适用于单式运输还是适用于多式运输，也不论运输合同是用电子方式订立的还是用书面方式订立的。

9. 委员会 2001 年⁹第三十四届会议收到了根据委员会的请求编写的秘书长的报告(A/CN.9/497)。这份报告概述了迄今为止海事委员会国际小组委员会的讨论所提出的各种考虑和建议。报告的目的是使委员会能够评价各种解决办法的侧重点和范围，并就委员会如何开展工作作出决定。报告中所说明的各种拟由未来的文书处理的问题包括：文书的适用范围、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、运输单证、运费、向收货人交货、运输期内运货的各有关当事人的控制权、货物权利的转移、有权对承运人提起诉讼的当事人以及对承运人提起诉讼的时间限制。

10. 报告指出，秘书处根据委员会 1996 年赋予它的任务授权所进行的协商表明，现在开始拟定一项国际条约性质的国际文书，是有益的，这样一个文书将使运输法跟上时代的需要，考虑到包括电子商务在内的最新技术发展，并消除委员会已确定的国际海上货物运输中的种种法律障碍。

11. 委员会在其第三十四届会议上决定将这一项目委托给运输法工作组。¹⁰

12. 关于工作范围，委员会经过一些讨论作出决定，要求工作组提交的工作文件包括赔偿责任问题。委员会还决定，工作组应当首先审议港到港的运输业务问题，但工作组可以放手研究一并处理门到门运输业务或其中某些方面的可取性和可行性，根据这些研究的结果，工作组可以就是否适当扩大工作组的任务授权向委员会提出建议。据指出，对《联合国国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约》(1991 年，维也纳)中提出的解决办法，也应当给予认真的考虑。委员会还商定，将同一些参与运输法工作的有关政府间组织，如联合国贸易和发展会议(贸发会议)、欧洲经济委员会(欧洲经委会)和联合国的其他区域委员会以及美洲国家组织和一些非政府国际组织密切合作，开展此项工作。¹¹

13. 2002 年 6 月在纽约举行的委员会 2002 年¹²第三十五届会议收到了 2002 年 4 月 15 日至 26 日在纽约举行的开始审议这个项目的运输法工作组第九届会议的报告(A/CN.9/510)。在这届会议上，工作组对秘书处的说明附件所载运输法文书草案的条文进行了初步审查(A/CN.9/WG.III/WP.21)。工作组还收到了秘书处的说明附件(A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1)按原文转载的欧洲经委会和贸发会议编写的评论意见。由于时间不够，工作组未能完成对文书草案的审议，因此，文书草案留给第十届会议最后审定。已请秘书处根据工作组的审议情况和决定拟定文书草案的修订条文(A/CN.9/510，第 21 段)。委员会对工作组已经完成的工作表示赞赏。

14. 委员会注意到，工作组根据委员会赋予它的任务授权(A/56/17，第 345 段)(特别是委员会已经作出决定，要求工作组首先审议港到港运输业务，但工作组可以放手审议一并处理门到门运输业务或这些业务的某些方面的可取性和可行性)，采取了下述看法：在工作组的讨论中一并包括门到门业务是可取的，而且有必要通过制定某种制度来处理这些业务，当海上运输需经过一段或多段陆

路运输方能完成时，这种制度可以解决文书草案与管辖陆路运输的规定之间发生的任何冲突(关于工作组对文书草案的范围问题进行的审议，参见A/CN.9/510，第26-32段)。委员会还注意到，工作组认为有必要假设文书草案将包括门到门运输业务并在此暂定基础上继续进行文书草案的讨论。为此，工作组请委员会核准这一做法(A/CN.9/510，第32段)。

15. 关于文书草案的范围，一些代表团对文书草案的范围应包括门到门运输业务的暂定假设表示强烈支持。据指出，对门到门运输的法律制度进行统一是一种实际需要，因为用订立门到门合同的方式承办运输业务(特别是集装箱货物的运输)的实际做法相当多，而且还在不断增加。虽然没有对扩大文书草案的范围提出任何反对意见，但普遍看法认为，为了保持工作组审议的连续性，工作组应当请国际公路运输联盟(公路运输联盟)和国际铁路运输政府间组织(铁路运输政府间组织)等国际组织以及其他一些涉及陆路运输的国际组织参与此项工作。委员会请工作组注意在把海洋运输规则扩大到陆路运输时可能出现的危险，并在制定文书草案时考虑到陆路运输的具体需要。委员会还请成员国和拥有观察员地位的国家在其代表团中派出一些陆路运输专家参加工作组的审议。委员会还请第三工作组(运输法)和第四工作组(电子商务)在非物质化运输单证方面协调其工作。虽然普遍认为文书草案应当提供一种适当机制，以避免在文书草案与其他多边文书(特别是那些载有对陆路运输的强制性规则的文书)之间发生冲突，但有的与会者提出，如果文书草案的实质性条文不能确立可令人接受的海洋运输和陆路运输的规则，光靠避免此种冲突并不足以保证文书草案获得普遍的接受。委员会请工作组探索在文书草案中为海洋运输和公路运输规定单独而相互适用的成套规则(其中某些规则可以是任择性的)的可能性。经过讨论，委员会核准了关于文书草案应当包括门到门运输业务的暂定假设，但认为，在工作组审议了文书草案的实质性条文并能更全面地认识到这些条文对门到门业务所起的作用之后，尚需对文书草案的适用范围作进一步审议。¹³

16. 工作组第十届会议(2002年9月16日至20日，维也纳)继续审查秘书处的说明(A/CN.9/WG.III/WP.21)的附件所载文书草案条文。该届会议的报告载于A/CN.9/525号文件。工作组审议了文件草案的第6、第9.4和第9.5条草案。由于时间不够，工作组将其对第4条草案和对文书草案其余条款的审议推迟到下一届会议(A/CN.9/525，第123段)。

17. 第三工作组(运输法)由委员会所有成员国组成，于2003年3月24日至4月4日在维也纳举行了第十一届会议。工作组下列成员国的代表出席了会议：奥地利、巴西、布基纳法索、喀麦隆、加拿大、中国、哥伦比亚、斐济、法国、德国、印度、意大利、日本、肯尼亚、立陶宛、墨西哥、摩洛哥、巴拉圭、俄罗斯联邦、塞拉利昂、西班牙、瑞典、泰国、大不列颠及北爱尔兰联合王国和美利坚合众国。

18. 下列国家的观察员也出席了会议：澳大利亚、白俄罗斯、丹麦、芬兰、黎巴嫩、马绍尔群岛、荷兰、新西兰、尼日尔、挪威、菲律宾、大韩民国、瑞士、土耳其、委内瑞拉和越南。

19. 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)。

- (b) **政府间组织**：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、国际法律研究中心、国际海事委员会(海事委员会)、国际集装箱出租商协会、伊比利亚美洲海商法学会、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)、国际海运保险联合会、波罗的海和国际海事理事会以及运输中间商协会。
20. 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)
21. 工作组收到下列文件：
 (a) 临时议程(A/CN.9/WG.III/WP.24)；
 (b) 海上货物运输文书草案初稿：秘书处的说明(A/CN.9/WG.III/WP.21)；
 (c) 海上货物运输文书草案初稿：秘书处的说明(A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1)；
 (d) 加拿大(A/CN.9/WG.III/WP.23)、意大利(A/CN.9/WG.III/WP.25)和瑞典(A/CN.9/WG.III/WP.26)等政府关于文书草案范围的提案；
 (e) 文书草案条文与现有运输公约相应条文对照表(A/CN.9/WG.III/WP.27)；
 (f) 秘书处收到的对文书草案编拟工作的评议汇编(A/CN.9/WG.III/WP.28)；
 (g) 关于文书草案范围的秘书处的说明(A/CN.9/WG.III/WP.29)；
 (h) 联合国贸易和发展会议提供的参考文件(A/CN.9/WG.III/WP.30)。
22. 工作组通过了下述议程：
 1. 选举主席团成员
 2. 通过议程
 3. 拟订海上货物运输文书草案
 4. 其他事项
 5. 通过报告

二. 审议情况和决定

23. 工作组完成了对秘书处的说明(A/CN.9/WG.III/WP.21)的附件所载文书草案的一读。但文书草案中关于电子商务技术用于运输单证的条文除外，这些条文留待稍后阶段审议。工作组的审议情况和结论反映在下文中。工作组请秘书处拟订文书草案修订本，以反映工作组作出的决定。如无这种决定，则请秘书处参考工作组审议过程中发表的各种看法和关切开展工作。工作组鼓励秘书处在调

整文书草案的结构和重新起草其个别条文方面行使范围广泛的酌处权，以便在反映了工作组第九、第十和第十一届会议上发表的各层次意见的备选案文基础上，促进在下一届会议上继续讨论。

A. 审议条款草案

1. 第 8 条草案 (运输单证和电子记录)

24. 工作组审议的第 8 条草案案文如下：

“8.1 运输单证或电子记录的签发

货物一经向承运人或履约方交付，

(一) 发货人有权获得可证明承运人或履约方收到货物的运输单证或经承运人同意使用的电子记录；

(二) 托运人，或经托运人向承运人申明，第 7.7 条中提到的人，有权从承运人处取得适当的可转让运输单证，除非托运人和承运人已经明示或默示约定不使用可转让运输单证或依照行业的习惯、惯例或做法不使用此种单证。承运人和托运人根据第 2.1 条约定使用电子记录的，托运人有权从承运人处取得可转让的电子记录，除非他们已经约定不使用可转让电子记录或依照行业的习惯、惯例或做法不使用此种电子记录。

“8.2 合同细节

“8.2.1 第 8.1 条所提及的运输单证或电子记录中的合同细节必须包括：

- (a) 货物说明；
- (b) 承运人或履约方收到货物之前由托运人提供的识别货物的必要标志；
- (c)
 - (一) 包数、件数或数量，以及
 - (二) 承运人或履约方收到货物之前由托运人提供的重量；
- (d) 承运人或履约方收到待运货物时货物的表面状况说明；
- (e) 承运人的名称和地址；以及
- (f) 日期：
 - (一) 承运人或履约方收到货物的日期，或
 - (二) 货物装船的日期，或
 - (三) 运输单证或电子记录的签发日期。

“8.2.2 第 8.2.1 条中的“货物表面状况”一词，是指在下述检查的基础上确定的货物状况：

(a) 托运人把货物交付给承运人或履约方时对所包装的货物进行的外部检查；

(b) 承运人或履约方在签发运输单证或电子记录之前实际进行的任何额外检查。

“8.2.3 签名

(a) 运输单证应由承运人或经其授权的人签名。

(b) 电子记录应通过承运人或经其授权的人的电子签名加以认证。本款所称电子签名系指电子记录所包含或以其他方式与之有逻辑联系的数据，此种数据用来识别与电子记录有关的签名人并表明电子记录的签发系经承运人的授权。

“8.2.4 合同细节中缺少规定的内容

合同细节中缺少第 8.2.1 条中提到的一项或几项内容或者此一项或多项内容不准确，本身并不影响运输单证或电子记录的法律性质或有效性。

“8.3 对合同细节中货物说明附加保留条款

“8.3.1 在下列情况下，善意的承运人可以在签发运输单证或电子记录时加入适当条款，对第 8.2.1(b)或 8.2.1(c)条中提到的信息做出保留，以表明承运人对托运人提供的信息的准确性不负责任：

(a) 对于非集装箱货物：

(一) 承运人可以证明其无合理手段核对托运人提供的信息的，承运人可以在合同细节中加入一条适当的保留条款，或

(二) 承运人有理由认为托运人提供的信息不准确的，承运人可以[加入一个条款]，提供其有理由认为准确无误的信息。

(b) 对于用密封集装箱交付给承运人的货物，除非承运人或履约方对集装箱内的货物进行过实际检查或以其他方式实际了解集装箱内货物的情况，否则，承运人可以在合同细节中就下述事项加入适当的保留条款：

(一) 集装箱内货物的标记，或

(二) 集装箱内货物的包数、件数或数量，

(c) 对于用密封集装箱交付给承运人或履约方的货物，承运人可以在下列情况下对货物重量或集装箱及其装货重量的任何说明作出保留，明确声明承运人未对集装箱过磅：

- (一) 承运人能够证明承运人或履约方均未曾对集装箱过磅，且
- (二) 托运人和承运人未在运货之前约定对集装箱过磅并将其重量写入合同细节。

“8.3.2 合理的核对手段

为第 8.3.1 条之目的：

- (a) “合理的核对手段”不但必须实际可行，而且必须在商业上合理；
- (b) 承运人在下述情况下签发运输单证或电子记录即为“善意”行事：
 - (一) 承运人并不实际了解运输单证或电子记录中的任何实质性声明本质上是否有误，
 - (二) 承运人虽认为运输单证或电子记录中的实质性声明可能有误，但并非故意不确定该实质性声明是否有误。
 - (c) 承运人在签发运输单证或电子记录时是否善意行事，由声称承运人未善意行事的当事人承担举证责任。

“8.3.3 初步证据和最终证据

除第 8.3.4 条另有规定外，证明收到货物的运输单证或电子记录系：

- (a) 承运人收到合同细节中所说明的货物的初步证据；和
- (b) 承运人收到合同细节中所说明的货物的最终证据，条件是
 - [(-)] 可转让运输单证或可转让电子记录已转给善意的第三方[或
 - (二) 善意行事的人已支付货价或以其他方式改变了其对合同细节中货物说明的依赖状况]。

“8.3.4 保留条款的效力

合同细节载有一项符合第 8.3.1 条要求的保留条款的，在该条款对货物说明所作保留的范围内，运输单证不构成第 8.3.3 条所规定的初步证据或最终证据。

“8.4 合同细节的缺漏

“8.4.1 日期

合同细节包含日期但未指明其意义的：

(a) 对于合同细节注明货物已装船的情形，该日期应视为运输单证或电子记录中列明的所有货物的装船日期；或

(b) 对于合同细节未注明货物已装船的情形，该日期应视为承运人或履约方收到货物的日期。

“[8.4.2 未指明承运人

合同细节未指明承运人但注明货物已装上指定船只的，应推定注册船东为承运人。注册船东能够证明运输货物时该船舶处于光船租用之中，运输合同的义务因而转移至指明的光船承租人的，注册船东可以推翻这一推定。[注册船东根据本条推翻其为承运人的推定的，应以推定注册船东是承运人的同样方式，推定运输货物时的光船承租人为承运人。]]

“8.4.3 表面状况

合同细节未说明承运人或履约方从托运人处收到货物时货物表面状况的，根据第 8.3.3 条，运输单证或电子记录应视情况分别构成托运人将货物交付给承运人或履约方时货物表面状况良好的初步证据或最终证据”。

(a) 第 8.1 款

25. 与会者认为第 8.1 款的实质内容基本上可以接受。有与会者指出，第 8.1 款的目的是提醒注意运输单证作为货物收据所发挥的证据功能与可转让运输单证作为货物代表所发挥的商业功能这两者之间的传统区别；这两种功能分别第(一)项和第(二)项中得到反映。关于第(一)项，有与会者建议，可用“收据”一词取代“运输单证”一词。虽然会上出于保持术语一致的理由而普遍赞成使用“运输单证”这一用语，但是会上也承认，鉴于并非所有根据第 1.20 款界定的运输单证都具有证明承运人收到货物的功能，因此必须充分明确，按第 8.1 条第(一)项的规定，运输单证应具有收据功能。第(二)项特别有用，因其反映了当事人可据以同意使用不可转让运输单证的惯例。有与会者提醒注意，运输单证的第三种功能，一向是记录运输合同当事人的权利和义务。与会者未提出在第 8 条草案案文中反映这种合同功能。

26. 有与会者对第 8.1 款是否会干扰使用“备运”提单和“已装船”提单等某些类型运输单证的各种现行惯例提出疑问。有与会者关切地指出，文书草案不应影响这些惯例，特别是在跟单信用证情况下。针对这一关切，有与会者说，第 8.1 款的措词含义广泛，足以涵盖可在实际中使用的任何类型的运输单证，包括任何具体类型的提单，甚至可包括特定类型的不可转让运货单。因此，文书草案依然采取折衷办法，特别是在跟单信用证的做法上。

(b) 第 8.2 款

(一) 第 8.2.1 项

27. 关于措词问题，有与会者建议，第 8.2.1(c)(二)项中的词语“承运人或履约方收到货物之前由托运人提供的重量”，也应适用于第 8.2.1(c)(一)项。工作组普遍接受这一建议。

28. 就此，有与会者表示担心，“承运人或履约方收到货物之前由托运人提供的重量”可能被理解为使托运人承担沉重的赔偿责任，尤其是如果结合第 7.4 款阅读第 8 条的话。针对这一问题，有与会者指出，第 8.2.1 项不会被理解为托运人根据第 7 条草案须承担任何赔偿责任。但是，在签发运输单证之前，承运人应有机会核实托运人提供的资料，这就是为什么应在货物装船之前提供资料的原因。

29. 另一项关切是，在某些实际情况下，第 8.2.1(c)(一)项和(二)项合并起来累加到运输单证中，可能给承运人造成过重的负担。有与会者以运砖为例，说明根据第 8.2.1(c)(二)项注明重量后再根据第 8.2.1(c)(一)项注明数量，可能是多此一举。针对这一问题，有与会者指出，虽然第 8.2.1 项中列出的合同细节要比《海牙规则》等现有国际文书中的相应规定更广，但这些合同细节只有在托运人提出请求时才会列入运输单证。因此，第 8.2.1 项不应视为给托运人或承运人规定一项一般义务，而应看作是为承运人提供一种满足托运人的商业需要的方法。

(二) 第 8.2.2 项

30. 有与会者提醒注意，第 8.2.2 项对“货物表面状况”一词提出客观和主观两个部分。根据第 8.2.2(a)项，除了在发货人把货物交付给承运人或履约方时对包装好的货物进行合理的外部检查所能发现的问题之外，承运人并无义务去检查货物。但是，根据第 8.2.2(b)项，如果承运人或履约方实际进行了更为彻底的检查（例如，检查货包的内容或打开密封的集装箱），则承运人对此种检查应能查出的一切问题负责（见 A/CN.9/WG.III/WP.21，第 135-136 段）。

31. 工作组认为第 8.2.2 项的实质内容基本上可以接受。

(三) 第 8.2.3 项

32. 有与会者提醒注意，第 8.2.3(a)项的用意是反映国际商会公布的《跟单信用证统一惯例》（统一惯例 500）的规定，根据其规定，运输单证应当署名，电子记录也应当相应地认证。第 8.2.3(b)项的用意是，根据 2001 年《贸易法委员会电子签名示范法》提供电子签名的定义，经具体调整后，在该条文的范围内使之具有特定的含义。为此，工作组商定，需在稍后阶段对该条文草案作进一步讨论，以核实其是否与该示范法一致。本着这一协议，工作组认为第 8.2.3 项的实质内容基本上可以接受。

(四) 第 8.2.4 项

33. 有与会者提醒注意，第 8.2.4 项确定了这样的观点，即运输单证或电子记录的有效性并不取决于是否列入应列入的细节。例如，即使提单理应注明日期，但没有日期的提单依然有效。第 8.2.4 项还在这一观点的基础上进一步提出运输单证或电子记录的有效性不取决于应列入的合同细节的准确性。举例来说，由此引伸，即使提单日期理应准确无误，日期有误的提单依然有效（见 A/CN.9/WG.III/WP.21，第 138 段）。

34. 工作组认为第 8.2.4 项的实质内容基本上可以接受。

(c) 第 8.3 款

(一) 第 8.3.1 项

35. 有与会者回顾，第 8.3.1 项与大多数国家的现行法律和惯例基本一致（A/CN.9/WG.III/WP.21，第 140 段）。据指出，《海牙规则》和《海牙-维斯比规则》第三.3 条所含的措词规定，如果承运人没有任何合理手段核实托运人提供的资料是否准确地代表了货物，则承运人可免于在运输单证上加注本当所需的资料。但是，出于商业理由或其他方面的理由，承运人一般宁愿签发载有货物说明的运输单证，并通过在货物说明附加限定词语来保护自己。第 8.3.1 项的用意是通过列出各种规则说明上述问题，以反映商业货运可以有不同的发生形式这一事实。

36. 会上就第 8.3.1 项的可能改进提出了各种建议。有一种建议旨在扩大承运人对运输单证所载资料附加限定词语的自由范围，认为该款的开头语提及了第 8.2.1(b)和 8.2.1(c)项所述资料，因此也应提及第 8.2.1(a)项所述的资料。另一种大致相同的建议是，也应在第 8.3.1(b)项中载列大意如第 8.3.1(a)(一)项的措词，以处理承运人合理地认为托运人提供的有关集装箱内容的资料不准确这一情形。关于第 8.3.1(c)项，有与会者建议，应添加适当的措词，以涵盖给集装箱过磅没有商业上的合理可能性这一情况。

37. 会上就补充第 8.3.1 项目前所载的规定提出了其他一些建议。一种建议是，应要求凡决定对运输单证所载资料附加限定词语的承运人给出这样做的理由。这样一项义务的效果是避免使用“据称是”或“据称内装”等措词的一般性条款。还有一种建议是，文书草案应处理承运人同意不对货物说明附加限定词语的情形，例如不干涉跟单信用证，而是从托运人那里获得担保。有与会者说，应当明确，这种担保不应影响第三方的地位。另有一种建议是，如果恶意行事的承运人自愿避开对合同细节中的资料附加限定词语，则应对这种行为加以惩罚，而且承运人不可援用任何责任限制。

38. 会上对拟在第 8.3.1(c)(一)项范围内适用的提供证据的准则提出了一些问题。有与会者指出，按照这一提供证据的准则，承运人可能难以证明某一参与履约方并未给集装箱过磅。针对这一问题，据解释说，该项规定的用意不是要建立一种提供证据的非常高的准则，而且在港口一般存在着使用过磅设施的记录。

39. 会上对文书草案与可能在语句中禁止使用“据称内装”等某些限定词语的任何本国法律之间可能的相互影响提出了一个较一般的问题。针对这一问题，有与会者说，文书草案无意干涉这种本国法律。

40. 会上对运输单证以何种方式反映托运人提供的资料与承运人对构成准确资料的要素进行的评估之间所可能发生的冲突提出了另一个一般性问题。针对这一问题，有与会者说，托运人应总是享有对反映了其已提供的资料的单据的所有权。承运人如果不同意该资料，则也应在合同细节中反映其自己的评估。

41. 经讨论后，工作组得出了临时结论，认为在拟定修订后的第 8.3.1 项草案供下一届会议继续讨论时，应考虑到上述意见和建议。

(二) 第 8.3.2 项

42. 有与会者指出，该条款的用意是澄清第 8.3.1 项所用术语的含义。据指出，第 8.3.2(a)项作出了澄清，指明第 8.3.1 项所述“合理的核对手段”不但必须实际可行，而且必须在商业上合理，而第 8.3.2(b)项则规定，承运人在下述情况下签发运输单证或电子记录即为“善意”行事：承运人并不实际了解任何实质性声明本质上是有假或有误的，以及承运人虽认为该声明可能有假或有误，但并非故意不确定该声明是否有假或有误。还据指出，第 8.3.2(c)项假定承运人是善意行事的，除非另有证明。针对关于托运人签发了赔偿保证书而该托运人甚至在货物受到毁损的情况下也索取清洁提单以便满足银行的要求这一情形的问题，有与会者指出，第 8.3.2 项并未论及赔偿保证书的可执行性问题。

43. 工作组认为第 8.3.2 项的实质内容总的来说可以接受。

(三) 第 8.3.3 项

44. 有与会者向工作组解释说，作为收货证明的运输单证或电子记录构成对承运人收到合同细节中所述货物的表面证据或最终证据这一概念，是一个包括在《海牙-维斯比规则》和《汉堡规则》中的概念。据指出，第 8.3.3(a)项给表面证据确定了这一原则，而第 8.3.3(b)项则给最终证据确定了这一原则。有与会者认为，第 8.3.3(b)(一)项没有争议性，因为该条款处理的是已善意转让给第三方的可转让运输单证或可转让电子记录的情形。另据认为，第 8.3.3(b)(二)项较具争议性，是否将其列入文书草案应加以谨慎的考虑，因为其中可包括善意依赖不可转让运输单证中的货物说明这一情形。

45. 有与会者表示反对载列第 8.3.3(b)(二)项，因为该条款引进了欧洲法律所不熟悉的不可转让的单据的新颖用法。据认为，这种办法等于创建了一种新的单据类别介于可转让单据与不可转让单据之间，从而使文书草案无谓变得复杂化。会上还对该条款草案缺乏明确性表示关切。

46. 有些与会者表示支持保留第 8.3.3(b)(二)项并去掉文书草案中该条款前后的方括号，因为据认为，该条款草案反映了目前的贸易惯例，根据这种惯例，估计

大约有 50% 的信用证是按货物收据支付的。有与会者敦促法律应跟上这些变化的步伐。

47. 有与会者认为，在海事委员会的《海运货单统一规则》第 5 条中，关于海运单已存在关于不可转让单据的确证规则，因此鉴于这一概念并不新颖，第 8.3.3(b)(二)项应予保留。但是，还据指出，关于善意行事的人一定已支付货价或以其他方式改变了其对合同细节中货物说明的依赖状况，该项条文草案的要求在大陆法国家中是一种不寻常的概念。

48. 有与会者认为，尽管已经注意到关于有可能创建一种新类别单据的问题，但若载列一项如第 8.3.3(b)(二)项的条文，其优点可抵销其不足之处。工作组内的普遍看法是，在文书草案中将第 8.3.3(b)(二)项保留在方括号中，并请秘书处对该项条文进行必要的修改，其中应适当考虑到所发表的意见和提出的建议。

(四) 第 8.3.4 项

49. 工作组获悉，第 8.3.4 项是对第 8.3.3 项的澄清，其中指出，如果运输单证中载有一条符合第 8.3.1 项要求的限定条款，则运输单证无论可否转让，均不构成第 8.3.3 项所规定的表面证据或定论证据。

50. 有与会者指出，第 8.3.4 项过分偏向于承运人，造成承运人不论所交付的货物状况如何均可援用该限定条款。有与会者注意到，尽管对于交付未打开的集装箱的情形，允许承运人援用该限定条款是适当的，但是在承运人所交付的集装箱受损或已打开而又无法确定保管环节中的责任方的情形下，承运人则不应有权援用限定条款。有与会者建议应依照文书草案(A/CN.9/WG.III/WP.21)评注部分第 153 和 154 段改拟第 8.3.4 项。

51. 另有与会者认为，该限定条款的效力不应取决于承运人是否交付了未受损的集装箱，并且不应将承运人赔偿责任问题同货物说明和集装箱重量与内容的问题混为一谈。据强调说，该限定条款与交付时集装箱的状况无关，运输单证中载有限定条款并不能自动免除承运人的责任。

52. 尽管有些与会者支持改拟第 8.3.4 项，但与会者普遍认为，应保留该款的实质内容，以便在今后的会议上继续加以讨论。

(d) 第 8.4 款

(一) 第 8.4.1 项

53. 工作组获悉，只有在将日期添入合同细节时未对其意义作任何说明的情况下，有关日期的第 8.4.1 项方可加以实施。有与会者解释说，之所以将该条文添入文书草案，目的是解决因提单日期有误而产生的问题。

54. 有与会者发表了一般性意见，指出本文书草案第 8 章各条文自始至终一再使用“运输单证或电子记录”的用语，其目的是为了强调运输单证与电子记录之间的区别，而不是如同工作组任务授权的用意，侧重于单据的内容。有与会

者建议，在根据有关电子商务的现行文书审查第 8 章各条文时，应力求避免这一问题。

55. 工作组认定第 8.4.1 项的实质内容一般可以接受，同时必须顾及电子记录产生的问题。

(二) 第 8.4.2 项

56. 工作组获悉，尽管第 8.2 款规定，合同细节应包括承运人的名称和地址，但有关承运人身份的条款给某些法域造成了问题。有与会者解释说，第 8.4.2 项本意是纠正这种情形，为此规定，如果合同细节未指明承运人，但注明了船只的名称，则可以假定注册的船东即是承运人，除非船东证明在运输货物时该船舶处于光船租赁状态。有与会者指出，列入这一条款就等于作出了在业界某些方面有争议性的政策决定。另据指出，如果工作组同意列入诸如第 8.4.2 项的一则条文，则必须就该条草案最后一句作出进一步的决定，该句被置于附加的方括号内，并载有另一个推定，即注册船东推翻其为承运人的推定的，应推定光船承租人为承运人。

57. 有与会者反对本条草案所采取的做法，其依据的观点是，注册船东不应在文书草案中充当当事人的角色，而是应在涉及第三方当事人的赔偿责任公约中负有责任。另据指出，与合同无关的当事人不应在某些情形下因合同而负有赔偿责任，光船承租人不应受运输合同的牵连。

58. 有与会者认为，诸如第 8.4.2 项的一则条文既十分重要，又有正当的理由，这尤其是因为，事实上，指明承运人身份问题对确定赔偿责任至关重要。对该条草案表示支持者所持的依据是，这一条十分清楚，并且只是提出了一个推定，而并未强行规定一则硬性的条款。有与会者指出，如果涉及许多承运人，该条草案可能还有问题，但总的来说，该条草案所载的这一原则填补了一个空白，值得工作组给予支持并加以进一步的审查。有与会者还注意到，将非缔约方包括在内这一想法并不新鲜，这是由于许多法域已经根据对货物索赔要求的船舶置留权对注册船东规定了赔偿责任。另一项建议是确立不可推翻的推定，为此可保留第一句并删除最后两句。

59. 还有的与会者担心，象第 5.4.2 项这样的规定可能造成进一步的不确定性，因为在有些法域中在承运人的身份问题上它同各种判例法的关系并不清楚。有的与会者提到，当运输单证未在其页面列入承运人的名称或者运输单证就一份提单对数位承运人规定赔偿责任时，有的判例法注重运输单证的台头，或者当运输单证未明确指明承运人时则注重表面承运人。对第 8.4.2 项第二句也表示有保留，这一句未明确指出其所述方法是否是注册船东可用以推翻文中所述推定的唯一方式。据指出，注册船东应有权提出可驳回其被推定为承运人的任何证据。有与会者还表示必须谨慎对待，因为未要求承运人提供本人名称和地址，从而有可能促使承运人故意不列入该资料，由此造成注册船东即承运人并可能承担赔偿责任的情形。另有与会者对确定承运人身份需使用哪种单据表示关注。另据指出，对文书草案的工作假设是该文书草案将涵盖门到门运输，而本

条草案中所载的这一推定则可能完全不宜用于例如未指明本人身份的承运人系非经营船舶承运人的情形。

60. 还有的与会者建议，合同当事方应提高对其对方身份的警惕。据指出，为了货主的利益，必须保留本条草案所载的原则。工作组普遍认为，第 8.4.2 项提出了一个本文书草案必须加以处理的严重问题，但在使用其他手段解决这一问题上还需要对此事项加以进一步研究，本条文目前的行文措词尚不能令人满意。工作组决定将本文书草案中的第 8.4.2 项保留在方括号内，今后将更为详细地加以讨论。

(三) 第 8.4.3 项

61. 工作组认定，第 8.4.3 项的实质内容基本上可以接受。

2. 第 10 条草案 (向收货人交付货物)

62. 工作组审议的第 10 条草案案文如下：

“10.1 当货物到达目的地后，根据运输合同行使其任何权利的收货人应在第 4.1.3 条提到的时间和地点接收交付的货物。如果收货人违反这一义务而将货物留给承运人或履约方保管，该承运人或履约方针对该货物将作为收货人的代理人行事，但是对这些货物灭失或损坏不负任何责任，除非灭失或损坏是由于承运人本人的故意或明知可能会造成这种灭失或损坏而轻率地作为或不作为造成的。

“10.2 应承运人或交付货物的履约方的请求，收货人应以目的地惯常的方式确认承运人或履约方已交付货物。

“10.3.1 可转让运输单证或可转让电子记录未签发的：

(一) 控制方应在货物到达目的地之前或到达之时将收货人的名称告知承运人。

(二) 承运人应在第 4.1.3 条所提及的时间和地点在收货人出示适当的身份证件后将货物交给收货人。

“10.3.2 可转让运输单证或可转让电子记录已签发的，应适用下列规定：

(a)(一)在不影响第 10.1 条规定的情况下，可转让运输单证的持有人有权要求承运人在货物到达目的地后交货，在这种情况下承运人应在第 4.1.3 条所提及的时间和地点凭交出可转让运输单证向该持单人交货。所签发的可转让运输单证不止一份正本的，只须交出一份正本即可，其他正本随即失效。

(二) 在不影响第 10.1 条规定的情况下，可转让电子记录的持有人有权在货物到达目的地后要求承运人交货，在这种情况下，如果该持单人根据第 2.4 条提及的程序规则证明其是该电子记录的持单人，则承运人应在第 4.1.3 条提到的时间和地点向该持单人交货。交货后该电子记录即告失效。

(b) 持单人在货物到达目的地后未要求承运人交货，承运人应相应地通知控制方，或者，在作出合理的努力后不能确定或找到控制方时，应通知托运人。在这种情况下，控制方或托运人应就货物的交付向承运人发出指示。承运人在作出合理的努力后不能确定和找到控制方或托运人的，第 7.7 条提到的人应视为本款所指的托运人。

(c) 虽有本条(d)款的规定，承运人根据本条(b)款按照控制方或托运人的指示交货的，即应解除其根据运输合同（向持单人）交货的义务，而不论该可转让运输单证是否已经交给承运人，或根据可转让电子记录要求交货的人是否已根据第 2.4 条提及的程序规则证明其是持单人。

(d) 承运人在可转让运输单证未交给他的情况下或未经过上述(a)(c)款规定的证明，即在目的地交付货物的，且持单人是在承运人已将货物交给收货人或交给根据该运输合同以外的任何合同或其他安排有权得到这些货物的人之后才成为持单人的，该持单人仅在该可转让运输单证或可转让电子记录是根据这种交付之前作出的合同或其他安排而转让的情况下，方可以取得该运输合同项下的权利，除非该持单人在其成为持单人时不了解，或无法合理地了解这种交付。

(e) 控制方或托运人未向承运人发出有关交货的适当指示的，在不影响承运人针对该控制方或托运人可能享有的其他任何救济的前提下，承运人有权行使第 10.4 条为其规定的权利。

“10.4.1(a) 如果货物到达了目的地，并且

(一) 收货人未在第 4.1.3 条提及的时间和地点实际接管货物，在承运人或履约方和继受运输合同的收货人之间也没有缔结明示或默示的合同；或

(二) 根据适用法律或规章不允许承运人向收货人交货，则承运人有权行使(b)款提及的权利和救济。

(b) 在(a)款特定的情况下，承运人有权行使下列部分或全部权利和救济，而风险和费用由可对货物主张权利的人承担：

(一) 将货物存放在任何合适的地方；

(二) 货物装载于集装箱内的，可以拆箱，或承运人认为根据当时的情况需要合理采取的其他措施；或

(三) 根据货物当时所在地的惯例或法规的要求将货物出售。

(c) 货物根据(b)(三)款出售的，承运人可从出售的价款中扣除必要的金额，

(一) 以支付或偿还因货物而发生的任何费用；以及

(二) 向承运人支付或偿还第 9.5(a)条中提及的应付给承运人的其他任何款项。

在服从于上述扣除的前提下，承运人应为可对货物主张权利的人的利益而代为保管货物出售的价款。

“10.4.2. 承运人只有先向合同细节中载明的货物到达目的地时应予通知的人（如有的话）或收货人或以其他方式向控制方或托运人发出货物已到达目的地的通知，才允许承运人行使第 10.4.1 项下的权利。

“10.4.3. 承运人或履约方行使第 10.4.1 条提及的权利，是作为可对货物主张权利的人的代理人行事，但对于这些货物的灭失或损坏不承担任何赔偿责任，除非这种灭失或损坏是由于[承运人个人故意或者明知可能造成这种灭失或损坏而轻率作为或不作为造成的]。”

(a) 一般说明

63. 工作组获悉，第 10 章主要由创新资料组成，其用意是确定构成交货的要素以及处理日常实践中紧迫和经常发生的两个问题。经常遇到的第一个问题是收货人不提取货物，第二个问题是收货人可要求交货，但是拿不出可转让运输单证来交给承运人。据指出，第 10.1 款规定，当货物到达目的地后，如果收货人已行使其根据运输合同享有的任何权利，则该收货人必须接受交付的货物。据称，第 10.2 款没有争议性。第 10.3.1 项处理的是如果收货人拿不出任何可转让单据则承运人必须在收货人出示适当的身份证件后将货物交给收货人这一情形。有与会者解释说，第 10.3.2 项是本项条款中潜在的最具争议性的方面，因为其处理的是可转让运输单证问题。第 10.3.2(a)(-)项列明了传统做法：可转让单据持有人有权要求交付货物，在这种情况下，承运人必须凭交出的可转让单据向该持单人交货。据指出，第 10.3.2(c)和第 10.3.2(d)项的用意是处理在目的地交不出运输单证或提单的情形。工作组获悉，这些条文草案试图补救没有简单的方法可加以解决的长期悬而未决的问题，因此这些条文草案试图在所涉所有各方当事人的权利之间建立公平的平衡。

64. 有与会者建议，可在原则上核准第 10.1 款，因为其中载有与其他案文相类似的条文，例如那些关于对仓库管理人或受托人接管货物规定了责任制度的条文。会上普遍认为，虽然可能需要在文书草案的未来文本中对第 10 条草案的各项条文作结构和次序上的调整，但该条款草案的实质内容总的来说可以接受。

(b) 第 10.1 款

65. 有与会者表示支持这样一项原则，即文书草案中应有一项规定，根据该项规定，收货人有义务在运输合同约定的时间和地点或根据贸易惯例、习惯或做法接收交付的货物。与会者赞扬该项条文草案试图在托运人的利益与承运人的利益之间建立平衡并为与交货有关的一些问题提供灵活的解决方法。据建议，第 10.1 款可探讨在收货人违反其接受交货的义务情况下对收货人实行额外的惩罚，例如终止合同。

66. 但是有与会者提出应谨慎对待在货方与承运人之间建立平衡的问题。据认为，第 10.1 款给予承运人的一系列权利范围过广，因为规定承运人对货物的灭失或损坏不负任何责任，除非灭失或损坏是由承运人故意或轻率的作为或不作为所造成。针对这一看法，据称，第 10.1 款的用意是为承运人在其被迫充当浮

动仓库的情形下对货物灭失或损坏承担赔偿责任而确定基础。因此该项条款规定了仓库保管员这一级别应做到的照料。第 10.4 款的起草则使用了非约束性措词，意在使承运人有权行使某些特定权利，但这些权利受到该条款中所列某些特定条件的限制，以保护收货人。

67. 有与会者表示宁愿赞成接受交货的义务不应取决于收货人是否行使了任何权利，而应当是无条件的。此外，也对第 10.1 款与第 10.4 款之间的相互作用表示了关切，据建议，应对该两项条文草案之间的相互关系加以澄清。有与会者建议将第 10.1 款和第 10.4 款加以合并。为了减少由第 10.1 款和第 10.4 款的相互作用所引起的混淆，据建议，第 10.1 款的第二句应予删除，第 10.4 则应按原样予以保留。

68. 虽然会上普遍对第 10.1 款所体现的原则表示支持，但也有与会者对“代理人”这一概念表示关切。在有些国家的法律制度中，代理人的权利、义务和责任有明确的规定，因此，据建议，可通过删去该项条文草案中的代理人这一概念来避免这方面产生的潜在混淆。但是还据认为，将承运人或参与履约方定性为收货人的代理人有其重要性，这有助于承运人对货物行使权力，以及避免赔偿责任，但条件是未造成任何损害并对不可原谅的过失有既定的限制范围。

69. 还据建议，应根据货物销售法律来审议第 10.1 款，该法律并未规定无条件接受交货的义务。但有与会者认为，本条款草案中的规则符合根据《联合国国际货物销售合同公约》第 86 条享有的拒收权。有与会者提请注意，并不是所有国家都是所述公约的缔约国，而且该项公约的规定是非强制性的。有与会者认为，后面这个要点非常重要，因为根据第 10.1 款接受交货的义务是一项强制性的规定。

70. 有与会者表示担心，根据第 10.1 款第二句，参与履约方可能会因承运人的作为或不作为而负有责任。据建议，可通过在“承运人本人”这些字样之后添加“或参与履约方”这些字样对上述担心加以澄清。

71. 有与会者提到，对于第 10 条草案与关于控制权的第 11 条草案之间的相互关系有产生混淆的危险。据建议，这可通过作出以下规定来加以补救：控制方可取代收货人的地位，但只直至收货人行使其由合同规定的权利时为止，此后控制权便不复存在。

72. 经讨论后，工作组请秘书处拟订一份修订后的草案，其中应适当考虑到所发表的意见和提出的建议，以及各种语文版本之间所需的一致性。

(c) 第 10.2 款

73. 工作组认为第 10.2 款的实质内容基本上可以接受。

(d) 第 10.3 款

(一) 第 10.3.1 项

74. 有与会者提请工作组注意，第 10.3.1 项的用意是处理未签发过任何可转让运输单证或电子记录的情形。有与会者认为，条文是以两面兼顾的方式起草的，其中第 10.3.1(一)项指出，控制方应将收货人的名称告知承运人以便使承运人能够交付货物，而第 10.3.1(二)项则规定了必然结果，即承运人应根据运输合同的约定在收货人出示适当的身份证件后将货物交给收货人。

75. 有与会者认为本项条文草案令人混淆，因为可将其解读为意味着承运人直到运输结束时才知道收货人的身份。但是，除了控制方将在运输期间改变收货人这种情形之外，更有可能的是承运人在一开始就知道收货人的身份。有与会者解释说，第 10.3.1 项的用意是规定控制方负有使承运人能够实现交货的一般义务。据建议，工作组应考虑对第 8.2.1 项作重新起草，以便将收货人的名称和地址列入必须载入运输单证的合同细节。

76. 有与会者就承运人不遵守第 10.3.1(二)项确定的规则这种情形会引起什么后果提出了疑问。有与会者建议，这一事项应留给国内法处理，并应对第 10.3.1(二)项加以修订，使之提及承运人有权在未见出示适当身份证件的情况下拒绝交货，但这不应规定为承运人的一项义务。

77. 工作组认为第 10.3.1 项所体现的原则总的来说可以接受。工作组请秘书处拟订一份修订后的草案，其中应适当考虑到所发表的意见和提出的建议。

(二) 第 10.3.2 项

78. 有与会者提请工作组注意，第 10.3.2 项考虑到了已签发可转让运输单证情况下的交货，第 10.3.2(a)(一)项与目前的惯例相应，其中，可转让单据持有人有权在货物到达目的地后以及在交出可转让单据后提取货物，而承运人则有交付货物的义务。有与会者强调，第 10.3.2(a)(二)项提及可转让的电子记录，行文上与关于可转让的单据记录的第 10.3.2(a)(一)项相同，但可转让电子记录持有人必须根据第 2.4 款证明自己是持有人。据指出，第 2.4 款是文书草案中确定的电子系统得以运行的基础。有与会者向工作组重申，在可转让单据持有人不提取货物的情况下，第 10.3.2(b)项为承运人提供了一个机制，使控制方（若无控制方则使托运人）能够就交付货物向承运人发出指示。有与会者提请工作组注意，第 10.3.2(c)项只是解除承运人根据运输合同交付货物的义务，而不是其负有的其他义务。据指出，第 10.3.2(d)项减少了持有人在某些特定情形下的权利，但是如果可转让单据的转让发生在交货之前，则风险仍由承运人承担。据指出，第 10.3.2 项的用意是保留承运人应承担的一些风险，并为可转让运输单证持有人不提取货物的问题提供一种两面兼顾的解决办法。

79. 与会者普遍支持整个第 10.3.2 项中所载的原则，表示赞同本条文草案的目标——从承运人和货方这两个方面解决严重困扰航运界多年的有关交付货物这一重大实际难题。工作组欢迎以公约为基础的方法解决这一问题。有与会者指

出，对于承运人在未见交出运输单证的情况下交付货物的情形，国际保赔集团各协会均不为承运人办理保险，但也承认，在货物交付以前收货人通常很难得到可转让运输单证。对于此种情形，与会者表示支持为适当、谨慎行事的承运人提供保护。与会者普遍认为，本条文草案为进一步改进该案文奠定了良好的基础。

80. 然而，有与会者提出谨慎告诫，指出工作组必须认真审查当事人之间不同权利和义务的平衡及其后果，以求适当，并找到可行的解决办法。

81. 工作组认定第 10.3.2(a)(-)和(-)项的实质内容一般可以接受。

82. 有与会者就第 10.3.2(b)项提出建议，指出承运人应该有义务接受可转让的运输单证，如果持单人不提取交付的货物，则承运人应该有义务通知控制方。与会者表示支持下述建议：第 10.3.2(b)项中阐明的原则也应适用于未签发可转让单证的情形。另据建议，本条草案的这一项应申明未通知控制方或托运人或依照第 7.7 款被认定的托运人而给承运人造成的后果。然而，有与会者指出，如果承运人无法查出交付货物的收货人，则适用第 10.3.2(e)项，承运人有权行使第 10.4 款为其规定的权利。

83. 有与会者指出，不清楚第 10.3.2(c)和(d)项如何协同适用，因为后一则条文中所涉善意持单人获得了某种法律保护，但其法律地位不清楚。与会者要求澄清这方面的行文措词。

84. 有与会者对第 10.3.2(d)项表示关切。据指出，应对该项加以修订，加强对交货以后成为可转让运输单证持单人的第三方的保护。然而，有与会者解释说，该条草案立足于两个支柱：承运人和托运人之间的运输合同，根据该合同，承运人同意将货物交付给某人；承运人必须寻求其合同另一方指示及托运人必须使承运人能够履行其合同部分这个一般性原则。关于就第 10.3.2 项为什么局限于可转让运输单证而不同于从非转让单据角度讨论此问题的《公路货运公约》等公约的问题，有与会者指出，问题的症结在于可转让运输单证，这是因为原则上货物抵达其目的地即造成提单到期。

85. 还有与会者对本条文可能影响到某些国家法律制度中所载的一项原则表示关切，该原则规定，对于善意持单人的情形，举证责任方不是自称具有善意的当事人，而是试图提出相反证明的当事人。针对这一问题，有与会者指出，第 10.3.2 项的目的不在于管辖随具体情况而定的举证责任，该条草案的唯一目的是向不知交货已完成的善意第三方持单人提供某些保护。另有与会者担心本项规定的这一规则可能会削弱作为所有权凭证的提单，建议为解决这一问题，不妨为可以更为简单快捷转让的电子提单拟订一项制度。

86. 有与会者解释说，第 10.3.2 项试图建立的制度是力求改革整个可转让运输单证制度，因为据称，这是迫切需要加以修补的一个领域。据进一步指出，目前的贸易惯例操作危及了整个这一制度，根据这种操作，在交付货物时经常没有提单，业界为填补空白采用了业内的单据解决办法，例如使用赔偿保证书等。据指出，这些做法削弱了提单，本项条文试图恢复提单制度的完整性和效力。还有与会者指出，在货物交付时没有提单，这个问题不是由于提单周转速度较慢，而是因为货运航程通常大大短于金融机构持有提单的必需期限。

87. 工作组获悉，第 10.3.2(d)项所述“合同或其他安排”不是指赔偿保证书，而主要是指买卖合同，并尤其针对一连串转手买卖，提单在整个过程中周转速度较慢，无法在交付货物时呈交的种种情形。本条草案的目的是保护全过程中在货物交付以后才收到提单的买方，从而此类买方可获得提单所规定的某些合同权利，即使无法获得交付的货物。有与会者注意到，本条文是受到联合王国 1992 年《海上货物运输法》中类似条文的启发而来的。第 10.3.2(d)项打算涵盖的第二种情形是存在提单的善意购取者的情形。

88. 就第 10.3.2(d)项表示的其他关切是，应更为明确地确定在交付以后才持有可转让运输单证的持单人的权利。而且，有的与会者对“无法合理地了解这种交付”这一句缺乏确定性表示关切。

89. 有与会者认为，应设法使第 10.3.2(e)项同第 10.3.2(b)项保持一致，为此，可以在“控制方或托运人未向承运人发出有关交货的适当指示的”这一句开头语之后添加“或无法找到控制方或托运人的”这些词语。有与会者表示支持这一建议，据商定，在秘书处编写的本文书草案下一稿中将出现置于方括号内的这些词语。

90. 工作组普遍认为，对于可转让运输单证持单人未提取交付的货物的情形，第 10.3.2 项在平衡顾及各方当事人权益方面迈出了重要的一步，值得欢迎。会议决定，工作组以后将重新详细讨论这一条草案，并要求秘书处在改拟本项条文时考虑到与会者所表示的关注。

(e) 第 10.4 款

91. 工作组获悉，第 10.4.1 项载有一般性原则，其中规定，对于涉及可转让和不可转让运输单证的未交货情形及涉及收货人已行使或未行使依照运输合同所享有的任何权利的情形，承运人有权行使某些权利和救济措施。据指出，根据第 10.4.1(b)项，承运人有权存放货物、对货物拆箱或出售货物，而风险和费用由货物所有权人承担，并且根据第 10.4.1(c)项，承运人有权扣除就货物负担的费用，或扣除根据第 9.5(a)项应支付给承运人的费用。据解释说，第 10.4.2 项向收货人提供了保障，因为要求承运人在行使其权利以前通知收货人、控制方或托运人，而根据第 10.4.3 项，承运人则对其故意或轻率造成的货物灭失或损坏负有赔偿责任。

92. 尽管与会者普遍支持第 10.4.1 项，但有与会者对“在承运人或履约方和收货人之间继运输合同之后没有缔结明示或默示的合同”这一句表示关注。据指出，这一句令人困惑，因为如果是“继运输合同之后”，则可被视为涉及仓储合同，而且，“明示或默示”这一概念据说十分费解。

93. 与会者还普遍支持第 10.4.2 项所体现的政策，但有一个保留，不清楚为什么只需要通知即可，以及为什么承运人不必等待通知接收方作出答复或作出反应以后再行使其权利。

94. 有与会者也同样对第 10.4.3 项中使用“代理人”这一用语表示关切。据指出，该条草案第三行（英文）应改为“loss of or damage to these goods”（中文

译文无改动，仍为“这些货物的灭失或损坏”）。另有与会者再次要求谨慎对待本条草案中可被视作意味着承运人的作为或不作为可造成参与履约方赔偿责任的措词。有与会者支持对后者加以澄清的建议，为此，在“承运人”这几个字之后添加“参与履约方”，从而这一句为“承运人或参与履约方个人……作为或不作为”。也有与会者支持建议为扩大本条文草案的范围而删除“个人”这个词。

95. 关于第 10.4.3 项中方括号的位置而提出的一个问题，有与会者在答复中解释说，方括号的位置正确，因为这些括号的内容是为了界定承运人的赔偿责任，但工作组必须先决定这一赔偿责任的限度，然后才可以删除这些括号。有关将这些方括号从本条文草案中加以删除的建议得到了某种支持。

96. 有与会者指出，第 10.4.3 项和第 10.4.1 项内容十分类似，建议应对这两项的措词加以调整，以体现这些类似之处。该项建议得到了某种支持。

97. 有与会者指出，在承运人行使第 10.4.1 项为其所规定的权利时，则除了因灭失或损坏而造成的费用外，还可能发生例如仓储或销售活动所产生的支出等费用。此外，据指出，货物的价值在某些情形下可能不足以偿付所造成的费用。有与会者建议，第 10.4.3 项应列入一种概念，表明在行使第 10.4.1 项所规定的权利时，“承运人或参与履约方可能会造成费用和 risk，这些费用和 risk 应该由货物所有权人承担。”

98. 有与会者建议，考虑到工作组尚未就第 9.5(a)项取得一致意见，所以应将第 10.4.1(c)(二)项中关于承运人从出售的价款中扣除必要的金额以偿还第 9.5(a)项中提及的款项的提法置于方括号内。有与会者注意到，在就第 9.5(a)项达成的结论中，工作组未决定将该条文置于方括号内（A/CN.9/525，第 123 段），所以在第 10.4.1(c)(二)项中也不宜这样做。

99. 工作组普遍赞同第 10.4 款，并请秘书处在编写一份修订草案时适当考虑到与会者发表的看法和提出的建议。

3. 第 11 条草案 (控制权)

100. 由工作组审议的第 11 条草案案文如下：

“11.1 货物控制权是指根据运输合同在第 4.1.1 条所规定的责任期内就这些货物向承运人下达指示的权利。向承运人下达指示的权利包括：

- (一) 不变更运输合同而就该货物下达指示或变更指示的权利；
- (二) 在货物到达目的地之前请求交付货物的权利；
- (三) 用其他任何人包括控制方替代收货人的权利；
- (四) 与承运人就修改运输合同达成协议的权利。

“11.2(a) 未签发任何可转让运输单证或可转让电子记录的，适用下列规则：

(一) 托运人为控制方，除非托运人和收货人约定另一个人为控制方，且托运人将此通知承运人。托运人和收货人可以约定收货人为控制方。

(二) 控制方有权将控制权转让给另一个人，此种转让后转让人即失去其控制权。转让人或受让人应将这种转让通知承运人。

(三) 控制方根据第 11.1 条行使控制权时应出示适当的身份证件。

(b) 签发查转让运输单证的，适用下列规则：

(一) 持单人是唯一的控制方，所签发的可转让运输单证不止一份正本的，所有正本单证的持有人是唯一的控制方。

(二) 持单人有权根据第 12.1 条通过将该可转让运输单证转给另一个人转让控制权，此种转让后转让人即失去其控制权。所签发的单证不止一份的，须转让所有正本单证方可实现控制权的转让。

(三) 为了行使控制权，如经承运人要求，持单人应向承运人出示可转让运输单证。所签发的单证不止一份正本的，应出具所有正本。

(四) 持单人发出的第 11.1(一)、(二)和(三)条所提及的任何指示根据第 11.3 条生效后，即应在可转让运输单证中作出说明。

(c) 签发可转让电子记录的：

(一) 持单人为唯一的控制方并有权根据第 2.4 条提及的程序规则通过可转让电子记录将控制权转给另一人，此种转让后转让人即失去其控制权。

(二) 为了行使其控制权，如经承运人要求，持单人应按照第 2.4 条提及的程序规则证明其是持单人。

(三) 持单人发出的第 11.1(一)、(二)和(三)条所提及的任何指示根据第 11.3 条生效后，即应在电子记录中作出说明。

(d) 虽有第 12.4 条规定，非托运人或非第 7.7 条提及的人未行使控制权即转让控制权，应在此种转让后被解除运输合同或本文书对控制方规定的责任。

“11.3(a) 在服从于本条(b)款和(c)款的规定的的前提下，如果第 11.1(一)、(二)或(三)条提到的任何指示

(一) 在送达执行人时能够按指示中的条件合理地执行；

(二) 不妨碍承运人或履约方的正常运作；以及

(三) 不会对承运人、履约方或同一航次运输的其他货物的任何利益方造成任何额外的费用、损失或损害，则承运人应执行该指示。如果有理由预期，本款第(一)、(二)和(三)项中的一项或多项条件无法满足，则承运人没有义务执行该指示。

(b) 在任何情况下，控制方均应赔偿承运人、履约方以及同一航次运输的其他货物的利益方因执行本条提及的任何指示而可能发生的任何额外费用、损失或损害。

(c) 如果承运人

(一) 有理由预期执行本条提及的一项指示将造成额外的费用、损失或损害；并且

(二) 仍然愿意执行该指示，则承运人有权按合理预期的额外费用、损失或损害的总额向控制方收取担保。

“11.4 根据第 11.1(二)条规定的指示交付货物应视为在目的地交货，第 10 条中有关此种交付的规定适用于此种货物。

“11.5 承运人在其保管货物期间如有取得第 7.3(a)条所提之外的信息、指示或单证的合理需要，应向控制方索取此种信息、指示或单证。承运人作出合理努力后不能确定和找到控制方的，或控制方无法向承运人提供适当信息、指示或单证的，该项义务应由托运人或第 7.7 条提及的人承担。

“11.6 当事人可协议变更第 11.1(一)和(二)以及第 11.3 条的规定。当事人还可限制或排除第 1.2(a)(二)条所提及的控制权的可转让性。签发运输单证或电子记录的，必须在合同细节中说明本款提及的任何协议”。

(a) 一般说明

101. 与会者普遍认为关于控制权的一则条文是对传统海运文书的补充，值得欢迎，但同时也重申了在工作组第九届会议上就第 11 条草案提出的观点和关切（见 A/CN.9/510，第 55-56 段）。据指出，在修订第 11 条草案时应尤其注意避免各语种文本之间的不一致之处。

(b) 第 11.1 款

102. 有与会者就具体行文措词关切地指出，第(一)项中“不变更运输合同……下达指示或变更指示的权利”这些词语的确切含义不明确。据指出，这些词语可能被解读为自相矛盾。尽管有与会者承认，可能需要使行文措词更加明确，但针对这种看法，有与会者指出，对两种情况应从实质上加以明确区分，一种是就货物例如就货物储存温度而下达的指示作略微的或“正常的”变更，另一种是对运输合同进行更为实质性的修改。

103. 关于第(四)项，有与会者指出，应删除这则条文，以维持控制方可能对承运人下达任何指示的单方面性质，而不是对运输合同的条款作任何变更，因为后者需要该合同各方当事人共同约定。针对这一观点，有与会者指出，尽管第(四)项与行使控制权没有直接关系，但因为该项明确了在运输期间，控制方应被视为承运人的对应方，因此尤其有助于确定控制权的定义。据指出，尽管对运输合同的变更通常由该合同各方当事人商定，但如果必须就货物立即作出决定，合同当事方托运人可能并不总是承运人的最佳联系人选。如果承运人必须同货

物最大利益人紧急展开对话并且随后可能必须对运输合同的某些条款进行修改，据指出，控制方可能是承运人的最佳联系人选。

104. 经讨论后，工作组认为第 11.1 款的实质内容基本上可以接受。工作组请秘书处为今后一届会议继续展开讨论而编写该条文修订草案时铭记上述讨论情况。

(c) 第 11.2 款

(一) 第 11.2(a)项

105. 关于第 11.2(a)(一)项，有与会者提问，如果指定的控制方不是托运人，为什么需要得到收货人的同意。据指出，收货人并非运输合同的当事方。另据认为，如果合同规定托运人为控制方，则第(一)项赋予其最终将其控制权移转给另一人的权力。针对这一看法，有与会者指出，指定控制方之时是在运输过程的初期，或甚至在订立运输合同之前。在该阶段，指定控制方对托运人和收货人之间拟完成的买卖交易可能具有重要意义。为此，根据这种观点，宜让收货人参与指定控制方。

106. 关于控制权的期限，据指出，根据第 11.2 款，在最后交付货物以前，货物仍归控制方控制（见 A/CN.9/WG.III/WGP.21，第 188 段）。有与会者提问为什么本文书草案背离了《海事委员会海运单统一规则》，因为本文书草案并未规定一旦货物抵达其交付地点，控制权自动从托运人转至收货人。就此，据指出，如果在货物抵达其交付地点以后可以转让控制权或以其他方式行使控制权，则本文书草案可能会给承运人造成难题。因此，据提议，应做到使本文书草案与《海事委员会海运单统一规则》完全保持一致。工作组注意到这项建议。有与会者在答复中解释说。如果存在此类自动转让，可能会阻碍托运人向承运人下达在收到托运人有关货款付讫的确认前不得交付货物的最常见指示。出于这种原因，本文书草案规定的控制权期限已被延长至实际交付货物之时。有与会者笼统地指出，第 11.2(a)项所涉及的是未签发任何可转让单据的情形，对于此类情形，在转让控制权上具有灵活性至关重要。

107. 关于第 11.2(a)(二)项，有与会者关切地指出，根据某些国家的现行法律，不能只凭受让人向承运人发出通知完成控制权的移转。据指出，只有转让人发出的通知才可被接受作为向承运人告知此类转让的通报手段。有与会者为此就第 11.2 款和第 12.3 项之间的关系提出了一个较为一般的问题。据指出，控制权转让问题必须依照适用的国内法律。尽管工作组注意到这一建议，但与与会者普遍认为，第 11 条草案不应提及国内法律。与会者商定，关于应由何方当事人将控制权转让事宜通知承运人，可能必须进一步讨论各种备选办法。

108. 经讨论后，工作组认为第 11.2(a)项的实质内容基本上可以接受。工作组请秘书处在编拟供今后一届会议继续讨论的本项条文修订草案时铭记上述讨论情况。

(二) 第 11.2(b)项

109. 有与会者关切地指出，提单“持单人”的提法可能限定性过强，在第 11.2(b)项下还应列举提单被背书人。针对这种观点，有与会者解释说，第 1.12 项就“持单人”规定的定义足以照应这个问题。

110. 关于第 11.2(b)(三)项，有与会者认为，该条文草案未充分述及持单人未向承运人出具可转让单据所有正本的情形产生的后果。据建议，本文书草案应规定，在此类情形下，承运人应有权拒绝遵从控制方下达的指示。另据建议，第 11.2(c)(二)项也应作出类似的表示。工作组普遍认为，如果控制方未出具提单的所有正本，就无法行使控制权。据进一步建议，对控制方出具提单所有正本的规则应作出例外规定，以顾及提单一份正本已为承运人掌握的情形。工作组普遍同意该建议。

111. 工作组经讨论并在听取了上述观点和建议以后认定，第 11.2(b)项的实质内容一般可以接受。工作组请秘书处在编拟供今后一届会议继续讨论的本项条文修订草案时铭记上述讨论情况。

(三) 第 11.2(c)项

112. 工作组将第 11.2(c)项的审议推迟到更为确切地了解本文书草案将如何处理电子商务问题以后进行。

(四) 第 11.2(d)项

113. 工作组认定第 11.2(d)项的实质内容一般可以接受。

(d) 第 11.3 款

(一) 第 11.3(a)项

114. 有与会者就第 11.3(a)(三)项和第 11.1(二)项之间的关系提出了疑问。据称，根据第 11.1(二)项，行使控制权必然涉及“额外的支出”。然而，货物抵达目的地以前交付货物而产生的此类支出可多可少，从承运人认为可以接受的小笔支出到其认为无法接受的大笔支出不等，例如如果根据控制方下达的指示，船只目的地港有所变化。为了避免这两则条文之间发生抵触，有与会者建议，要么承运人不应该有义务执行根据第 11.1(二)项所收到的指示，要么第 11.3(a)(三)项应该将承运人按指示执行的义务局限于该指示不会造成“大笔”额外支出的情形。

115. 一种相反的观点认为，第 11.3(a)项不应涉及“额外支出”的问题。据指出，第 11.3(c)项已充分述及该问题。与会者普遍支持删除第 11.3(a)(三)项。

116. 有与会者就承运人根据第 11.3 款所承担的义务的性质提出了一个更为笼统的问题。关于承运人究竟是有履约义务(“*obligation de résultat*” 达到结果的义务)，还是有尽最大努力执行控制方下达的指示的不很严格的义务(“*obligation*

de moyens”采取措施执行的义务)，有与会者表示，前者更为严格的义务应较为可取。然而，主张此种观点者称，如果承运人能够证明其已作出合理的履约努力，或在当时的情况下，履约是不切实际的，则承运人不应承担未履约的后果。关于未履约的后果，据指出，本文草案应更为具体，例如，可规定承运人承担的赔偿责任的类型及不履约对今后执行合同的影响。

117. 工作组经讨论后普遍认为，应改拟第 11.3(a)项，以体现上述观点和建议。与会者商定，本款新的行文结构应该是，首先述及承运方在哪些情况下应遵从控制方下达的指示，然后阐述执行或不执行此类指示的后果。与会者请秘书处编拟供今后一届会议继续讨论的本项条文修订草案，并附上可能的各种备选案文。

(二) 第 11.3(b)项

118. 有与会者就“控制方均应赔偿承运人”这些词语的含义提出了疑问。据回顾，正如在工作组第九届会议上指出的那样（见 A/CN.9/510，第 56 段），赔偿的概念给人造成控制方可能负有赔偿责任的不正确印象。有与会者建议用“补偿”这一概念取代“赔偿”的概念，从而与控制方正当行使其控制权更为一致。在该项建议基础上，工作组认定第 11.3(b)项的实质内容一般可以接受。

(三) 第 11.3(c)项

119. 工作组认为第 11.3(c)项的实质内容基本上可以接受。

(e) 第 11.4 款

120. 工作组认为第 11.4 款的实质内容基本上可以接受。

(f) 第 11.5 款

121. 有与会者表示，由于第 7.3(a)项涉及托运人向承运人提供信息的义务，该义务应在第 11.5 款中得到体现。据建议，对第 11.5 款最后一句末尾部分应加以修订，以便给承运人提供选择，可征求“托运人或控制方”的指示，而不是单纯征求“控制方”的指示。然而，与会者普遍认为，第 11.5 款第二句已载有在无法确定控制方的情形下由托运人提供信息的义务。因此，没有必要在第一句中提及托运人。而且，给承运人提供可向托运人或控制方征求指示的选择违背了在运输期间承运人对应方应该为控制方的政策。根据该政策，只有在无法找到控制方或其无法提供所要求的信息的情况下，托运人才可替代控制方而介入。

122. 另一种观点认为，除承运人外，操作过程中负责保管货物的仓储或装卸业者等参与履约方可能也需要征求托运人或控制方的指示。因此，据建议，对第 11.5 款第一句加以修订，使用“承运人或参与履约方”的提法。与会者普遍支持这一建议。

123. 有与会者就具体的行文措词指出，同一项条文中第一句涉及承运人义务，第二句涉及托运人义务，二者这样并列可能会产生歧义。与会者普遍认为，该款的行文应更为明确。在上述建议基础上，工作组认为第 11.5 款的实质内容基本上可以接受。

(g) 第 11.6 款

124. 与会者普遍支持第 11.6 款所述原则，即有关控制权的条文不应具有强制性。有与会者提问，如果将第 11.1 款解释为以非完全列举的方式确定控制权的定义，那么第 11.6 款和第 11.1 款之间的相互关系如何。针对这个问题，有与会者答复说，之所以在第 11.1 款中使用“comprises”（意为“囊括”）这个词，而不是“includes”（意为“包括”）这个词，目的恰恰是为了明确该款所列举的控制权是详尽无遗的。

125. 有与会者对究竟在多大程度上允许当事方意思自治而偏离第 11 条提出了疑问。据称，例如似不宜允许承运人将控制方享有的改变有关货物交付的最初指示的权利完全排除在外，即使承运人已知最初的指示不合情理或应加以修改。

126. 关于本款第三句，有与会者表示，“必须在合同细节中说明……的任何协议”这些词语由于只允许已在提单中完全明示的协议，所以可能过分限制了第 11.6 款的效力。就第 11.6 款而言还应可使用其他类型的协议，例如通过提及提单以外的合同文书而加以纳入。在使用电子单据的情形下，此类通过提及而纳入的方式也具有特殊的意义。有与会者建议，第 11.6 款修订草案应避免造成对当事方可自由偏离第 11 条加以任何限制的印象。与会者普遍支持这一建议。在这项建议基础上，工作组认定第 11.6 款的实质内容一般可以接受。

4. 第 12 条草案 (权利的转让)

127. 工作组审议的第 12 条草案案文如下：

“12.1.1 签发可转让运输单证的，持单人有权以下列方式通过向他人转让此种单证转让其中包含的权利，

(一) 如果是指示单证，适当背书给该其他人或空白背书，或

(二) 如果是记名单证或空白背书单证，无须背书，或

(三) 如果是凭记名方指示开出的单证而且转让是在第一持单人与该记名方之间发生，无须背书。

“12.1.2 签发可转让电子记录的，持单人有权根据第 2.4 条提及的程序规则通过转让电子记录转让其中包含的权利，不论该电子记录是不记名开出的还是凭记名方指示开出的。

“12.2.1 在不影响第 11.5 条规定的情况下，任何不是托运人并且不行使运输合同项下任何权利的持单人，不能仅仅因为持有单证而承担运输合同项下的任何责任。

“12.2.2 任何不是托运人但行使运输合同项下任何权利的持单人，应承担运输合同项下的任何责任，但以此种责任已载入可转让运输单证或可转让电子记录或可从其中查明为限。

“12.2.3 任何不是托运人的持单人，

(一) 根据第 2.2 条与承运人约定以可转让电子记录替代可转让运输单证或以可转让运输单证替代可转让电子记录，或

(二) 根据第 12.1 条转让其权利，就第 12.2.1 和 12.2.2 条而言，并不是行使运输合同项下的任何权利。

“12.3 未根据运输合同签发可转让运输单证或可转让电子记录的，该应根据适用于该运输合同的国内法有关权利转让的规定转让运输合同项下的权利。这种权利的转让可以通过电子通信方法进行。转让人或受让人未将此种转让通知承运人，则控制权的转让不能完成。

“12.4 未根据运输合同签发可转让运输单证或可转让电子记录的，则当该运输合同项下的权利转让包括被转让权利的相关责任或与之而来的责任的转移时，转让人和受让人应在此种责任方面负连带责任。”

(a) 一般说明

128. 工作组获悉，文书草案第 12 条采用的是一种新颖的办法，至少是在海运公约方面。有与会者指出，载列关于权利转让的一章有两个主要理由：第一个理由是，要确保文书草案中关于当事人责任问题的各项条款前后连贯；第二个理由是，为了确定必要的规则，以照顾到文书草案中的电子通信组成部分。据解释，第 12.1.1 款和第 12.2 项与可转让的运输单证有关，第 12.2 和第 12.4 款则与不可转让的运输单证和根本未签发运输单证的情形有关。据称，应结合第 1.12 款中“持单人”的定义来解读第 12.1.1 项，而第 12.1.2 项则与可转让的电子记录有关。据解释，第 12.2.1 项宣称未行使运输合同项下任何权利的持单人不承担责任，而第 12.2.2 项则明确规定，行使了运输合同项下的权利的持单人也应承担该合同项下的任何责任，但以此种责任可从该合同中查明为限。据称，第 12.2.3 项和第 12.3 款属于不释自明和行政性的。还据称，应结合第 11.2 项(d)来解读第 12.4 款，因为第 11.2(d)项是对第 12.4 款的限定。

129. 据建议，应将整个第 12 条从文书草案中删除，或者将整个该章置于方括号中。针对这些建议，有与会者回顾，第 12 条是针对《贸易法委员会电子商务示范法》拟订过程中遇到的问题而被插入文书草案的，那些问题是提单以及电子记录与书面单据之间“同等功能”概念所特有的。当时的结论是，提单法在国际文书中未成为充分的成文法，因而无法适用于与书面提单具有同等功能的电子记录。据回顾，当时的普遍看法是，制定书面运输单证方面的规则有助于促进电子记录的发展和使用。有与会者提请工作组注意，如果工作组认为编纂提单规则这一任务过于困难，那么工作组将无法实现其在电子记录方面的目标。据指出，在工作组中进行的初步交换意见表明需要对整个这一章作进一步的讨论。

(b) 第 12.1 款

(一) 第 12.1.1 项

130. 在审议第 12.1.1 项案文时，与会者普遍支持本款条文中体现的原则，其中规定，可转让运输单证的持单人有权通过转让运输单证本身来转让运输单证所载的权利。但是有与会者称，这项原则可能有例外，例如在第 13.3 款情况下，该款草案规定，托运人或收货人不是持单人的，仍可就灭失或损坏提起诉讼。据建议，可通过在第 12.1.1 项中添加如“转让可转让运输单证意味着转让其中所载的所有权利，但第 13.3 款中的规定除外”这些字样来处理上述事项。

131. 有与会者对第 12.1.1 项与《联合国国际货物销售合同公约》第 71 条之间的相互关系表示关切，后一条款规定，卖方在某些特定情况下，甚至在货物发运后，可中止向买方交付货物。据解释，《货物销售公约》第 71 条代表了对文书草案中体现的主要规则的例外，主要规则规定只有享有控制权的当事人才可停止货物的运输。据建议，将《货物销售公约》第 71 条解读为主要规则的例外情况即可消除该公约与文书草案之间的明显不一致。

132. 在工作组讨论过程中，有一些意见表示支持就第 12.1.1 项所载各类可转让运输单证而提出的关切。据指出，有些国家法律制度将记名提单列为可转让单据，但这些记名单据既未列入第 12.1.1 项所载可转让运输单证清单，也未列入第 1.14 款成为“可转让运输单证”定义的一部分。据建议，要么应将记名单据直接载入第 12.1.1 项，要么通过将其列入第 1.14 款而纳入。在讨论过程中，有与会者指出，在大多数国家法律制度中，记名提单是不可流通转让的，其占有权转移是通过记名指定转让而不是背书实现的。通过解释，有与会者指出，起草第 12.1.1 项是为了绕过处理电子单据的记名方面所存在的困难。还据指出，该项决定草案是要通过使用诸如“向被指定人交货”和“向持单人交货”等用语描述可转让单据来限制这些问题的范围及促进统一，因此据认为，重新采用记名单据作为可转让单据可能会对电子系统区分单据的能力产生消极的影响。

133. 工作组中有人表示强烈支持保留所草拟的第 12.1.1 项案文，以便促进统一和照顾到可转让电子记录。有与会者就某些国家法律规定的记名可转让单据表示了关切。

(二) 第 12.1.2 项

134. 工作组注意到将在日后讨论文书草案中有关电子记录的其他条文的同时对第 12.1.2 项加以讨论。

(c) 第 12.2 款

(一) 第 12.2.1 项

135. 有与会者建议，可通过提供示例，指明不是托运人并且尚未行使过运输合同下任何权利的持单人可承担哪种责任，从而对第 12.1.2 项加以澄清。通过解释，据指出，本项条文的用意是为银行等中间持单人提供安慰，只要其不行使运输合同下的任何权利，就不承担该合同下的任何责任。有与会者对这是否是文书草案的一项适当的规则提出了疑问，因为可能会将本条草案误解为意味着任何时候只要持单人采取行动或行使某一权利，则其将自动承担运输合同下的职责或责任。针对这一问题，有与会者建议，应将第 12.2.1 和第 12.2.2 项放在一起读，因为后一项条文对持单人在其行使了运输合同下的任何权利这一情形中承担何种责任作了澄清。

136. 会上提出了一些意见表示支持关于第 12.2.1 项中的概念显得多余这一看法。经讨论后，工作组请秘书处拟订一份修订后的草案，其中应适当考虑到所发表的意见和提出的建议。

(二) 第 12.2.2 项

137. 有与会者对第 12.2.2 项表示了与对第 12.2.1 项的同样关切，要求该条草案的案文应指明，行使运输合同项下任何权利的持单人究竟应承担运输合同项下的何种赔偿责任。有与会者指出，在运输合同中可能很难逐条列出持单人所承担的义务，并且该条文的案文已十分明确地阐明，此类赔偿责任是那些“已载入可转让运输单证……或可从其中查明”的赔偿责任。另有与会者对该条草案的范围持有保留意见，据指出，承运人有可能通过在运输合同中列入扩大托运人赔偿责任的标准条款，从而大幅度扩大本条文所规定的持单人的赔偿责任。

138. 有与会者在作解释时指出，第 12.2.2 项的目的不是详述可以给持单人强行规定何种义务，而是指出，如果持单人的确承担义务，则后继持单人今后一旦行使了合同项下的任何权利，就应承担这些赔偿责任。有与会者还指出，任何此类赔偿责任的存在与否将由就合同进行谈判的当事方决定，并且任何赔偿责任将局限于已纳入合同或可从其中查明的赔偿责任。有与会者指出，国际文书无法进一步指明持单人可能承担的赔偿责任，应留待各国国家法律确定合同可能产生的赔偿责任。针对这一建议，有与会者敦促应在文书草案中涉及这一问题，而不是留待适用的法律解决。

139. 有与会者还表示关切，担心一些可能被视为不公正的具体赔偿责任有可能被纳入本合同，从而由持单人加以承担。所列举的一个例子是有可能将滞期费求偿权纳入运输合同，由作为持单人的收货人负责支付费用。

140. 工作组请秘书处编写一份第 12.2.2 项的修订草案，其中应适当考虑到与会者发表的看法。

㈢ 第 12.2.3 项

141. 工作组认定第 10.2.3 项的实质内容一般可以接受。

(d) 第 12.3 款

142. 有与会者对第 12.3 条草案可能同一些国家的国内法发生冲突表示关注，因为这些国内法规定，权利转让通知必须由转让人发出，而不是如本款最后一句所述可以由转让人或受让人发出。有与会者指出，可以避免此类潜在的冲突，办法是在该条文最后一句“或受让人”这几个字之后添加“根据适用于该运输合同的国内法有关权利转让的规定”这一句话。另有与会者建议可通过删除第 12.3 条草案最后一句中“转让人或受让人”这几个字，来避免此类潜在冲突。

143. 尽管有与会者支持第 12.3 款开头一句所体现的原则，但也有与会者对该条文中的规定表示关切，因为其中规定，未根据运输合同签发可转让运输单证的，运输合同下的权利转让“应根据适用于该运输合同的国内法有关权利转让的规定进行”。有与会者尤其指出，本条文由于同《合同债务法律适用罗马公约》中就转让问题采取的做法有抵触，因此给某些欧洲国家造成了十分复杂的法律冲突问题。据指出，或许可找到更为简单的方法，但也有与会者表示不很确定是否有可能采用同一项可适用法律的做法来解决这一问题。还有与会者建议，为了避免同任何区域性公约发生冲突，第 12.3 款第一句可以采用“适用的法律”的简单提法，而不是阐明提如何适用该法律。

144. 有与会者表示，秘书处可通过审查《国际贸易应收款转让公约》如何解决权利转让问题来促进权利转让问题上种种国际做法的协调统一。然而，有与会者提醒工作组，本文书草案的目的是侧重于货物运输，而不是权利转让。

145. 工作组请秘书处编写一份第 12.3 款的修订草案置于方括号内，其中应适当顾及与会者在讨论期间提出的建议。

(e) 第 12.4 款

146. 有与会者指出，第 12.4 款的案文过于复杂，十分费解。还有与会者批评说，本条文背离了转让法，与第 12.3 款中采取的转让权利需依照适用的法律的做法显然不一致。而且，第 12.4 款中所载具体的实体法严重偏向承运人，可被视为危及整个文书草案中权利的平衡。因此据建议，似宜将本条文中涉及的事项交由各当事人协商决定，而不是由关于共同连带赔偿责任的任何具体规则加以确定。

147. 关于针对第 12.4 款提出的批评意见，有与会者支持所述观点，认为第 12.4 款试图阐明债务人无法通过将其权利转让给另一方当事人而逃脱赔偿责任这项一般性原则，这是值得欢迎的。另据指出，规定确保债务人在承运人同意转让权利之前一直负有赔偿责任是一种积极的做法，但也有与会者提问，如果承运人同意转让，为什么还必须替持单人承担共同连带责任。此外，有与会者针对

第 12.3 和 12.4 款适用于未签发任何单据的情形这一说法解释说，可通过交换电子数据转让权利。

148. 鉴于有关第 12 条草案尤其是第 12.4 款的讨论情况，工作组请秘书处编写一份第 12.4 款的修订草案置于方括号内，其中应适当顾及与会者发表的看法。

5. 第 13 条草案 (诉权)

149. 工作组审议的第 13 条草案案文如下：

“13.1 在不影响第 13.2 和 13.3 条的情况下，只能有以下各方对承运人或履约方主张运输合同项下的权利：

(一) 托运人，

(二) 收货人，

(三) 托运人或收货人已向其让与权利的任何第三方，视上述哪一方因违反运输合同而遭受损失或损害而定，

(四) 按照适用的国内法已通过代位取得运输合同项下权利的任何第三方，例如保险人。

诉权通过上述让与或代位而发生转移的，承运人和履约方有权针对该第三人援引根据运输合同和本文书享有的所有抗辩理由和责任限制。

“13.2 签发可转让运输单证或可转让电子记录的，持单人有权向承运人或履约方主张运输合同项下的权利，而无须证明其本人遭受了损失或损害。该持单人本人未遭受损失或损害的，应视其代表遭受此种损失和损害的一方行事。

“13.3 签发可转让运输单证或可转让电子记录的，且索赔人是第 13.1 条提及的人之一但不是持单人的，除负举证责任证明其因违反运输合同而遭受损失或损害之外，该索赔人还必须证明持单人未遭受此种损失或损害。”

(a) 第 13.1 款

150. 有与会者在作介绍时回顾到，第 13.1 款的本意是适用于任何运输合同，而不论是否签发了单据或电子记录，如果确已签发，也不论已签发的单据或电子记录的性质如何。该条文提出了哪一方当事人在本文书草案下享有诉权的一般性规则。有与会者提及本草案可能存在的一个缺陷是，第 13.1 款所列的两类当事人可能例如因货物毁损和延误而遭受损失，保险人支付货物承保部分，而收货人则必须负担因延迟而造成的损失等未承保部分。因此，据建议，第 13.1 款的修订草案应明确规定，双方当事人都有权提出追偿其各自损失部分的要求。有与会者还就具体行文措词指出，删除“在不影响第 13.2 和第 13.3 款的情况下”这些词语可以提高本条文的可读性。

151. 有与会者对第 13.1 款中所述原则表示支持，根据该原则，合同中的托运人或收货人只能对属于本人且所拥有权益足以要求索赔的合同规定的权利提出主张。这就意味着，如果货物灭失或毁损，此类灭失或损害必须是索赔人本人遭受的损失或损害。如果货主或保险人等另一人是利益受损的当事方，此类另一人应从订立合同的托运人或收货人那里取得诉权，或视可能在运输合同范围以外对承运人提出索赔要求。

152. 有与会者就第 13.1 款提出了一些具有根本意义的关切和问题。据指出，在绝大多数法律制度下，本条文都可被视为是多余的，因为其中确定的诉权是现行法律通常承认所拥有权益足以要求索赔的任何人都可享有的权利。与此同时，对于本人诉权得到承认的人，该条文可能被视为限制过多。有与会者强调说，使用封闭式的列举方式确认有限的少数人享有诉权是一种危险的做法，因为这种做法无意中可能将合法诉权应获得承认的若干人排除在外。在有可能被不当遗漏而未列入第 13.1 款所列的此类人当中，据指出，可能必须考虑其中包括被承运人拒绝按指示行事的控制方和第 7.7 款确定的那类人。在讨论期间，有与会者对于以任何方式限制诉权的行使是否适当提出警告，该政策可能违反了所拥有权益足以要求索赔的任何人所应获得承认的有可能属于人权的基本权利。

153. 有与会者表示，还可将该条文视为对可加以行使的诉权的性质作了过多的限制。有与会者就此提问为什么第 13.1 款只涉及有关损害赔偿的诉权，而未涉及有关履约的诉权。

154. 有与会者进一步批评了该条文，其所持的理由是，该条文笼统涉及对承运人或任何参与履约方提出的索赔要求。据认为，条文中只提及对承运人的索赔要求，所局限的范围太窄，造成该条文不够平衡。根据这种观点，有关诉权的条文还应考虑对托运人或收货人提出的索赔要求，例如，关于支付运费的要求。关于对参与履约方提出的索赔要求，有与会者认为，该条文的范围过宽。据指出，为了避免同适用于陆上承运人的现行强制性制度发生冲突，应该将该条文的范围局限于对海上承运人提出的索赔要求上。

155. 有与会者批评说，该条文总的行文结构所体现的做法立足于承认诉讼，而不是承认权利，但后者却是许多法律制度主张采取的做法。据指出，承认为数有限的一些人可以提出诉讼的好处是其具有可预测性。然而，与会者普遍倾向于拟定一个通则，承认因运输合同遭受违反而受到损失或损害的任何人都享有索赔权。

156. 有些与会者支持保留第 13.1 款最后一句，据说，该句拟定了一条有益的规则，既可适用于就违反合同提出的诉讼，也可适用于对民事侵权行为提出的诉讼。与会者普遍认为，该句恰当地表述了一项一般性原则，即在转让权利时，受让人所获权利不得超过转让人享有的权利。然而，有与会者表示，让与或代位事项应留待适用的法律处理。相反的观点是，不应通过国际私法来处理这一事项，而是本文书草案应拟定一条统一规则，以管辖第三方当事人提出索赔的情形。有与会者指出，对于此类情形，如果第三方当事人根据合同以外的索赔

要求对承运人提出诉讼，应当向承运人提供本文书草案规定的保护，尤其是赔偿责任的限制。工作组注意到该建议。

157. 尽管有与会者大力支持删除第 13.1 款，但工作组决定将有关第 13.1 款的任何决定推迟到完成对各项条款草案的审查并进一步讨论本文书草案适用范围以后作出。工作组请秘书处编写一份形式为一般性声明的备选案文，承认对运输合同享有合法权益的任何人在遭受损失或损害时均享有行使诉权的权利。

158. 在讨论第 13.1 款时，有与会者表示，本文书草案应载有关于适用的法律和通过仲裁解决争端等的条文。尽管有与会者认为，不需要此类条文，此类问题应完全由各方当事人斟酌决定，但工作组普遍认为，本文书草案应拟定此类条文。有与会者大力主张以《汉堡规则》第 21 和 22 条作为此类条文的范本。据建议，还可以把包括《公路货运公约》第 31 和 33 条、欧洲联盟条例 44-2001 及《蒙特利尔公约》在内的等其他条文作为此类条文的范本。据指出，必须就究竟是照用欧盟条例规定专属性管辖权还是按照《公路货运公约》规定非专属性管辖权作出决定。还需要就管辖权条款究竟只是对运输合同当事方具有约束力，还是同样对第三方当事人具有约束力作出决定。另有与会者建议，本文书草案还应鼓励各方当事人在诉诸更具对抗性的争端解决机制以前先行调解。

159. 经讨论后，工作组请秘书处编写有关管辖权和仲裁问题的条文草案，及附上可能的备选案文，其中应反映与会者在上述讨论期间提出的各种观点和建议。

(b) 第 13.2 款

160. 据指出，根据某些国家的现行法律，只有在提单持单人可以出具提单并证明明确已发生损失或损害的情形下，才能赋予其诉权。根据这种观点，第 13.2 款和第 13.3 款合并在一起可能造成令人产生疑问的结果，即提单持单人将不必证明其遭受了损失或损害而有权行使诉权。然而，与会者普遍认为，第 13.2 款第一句与大多数国家的现行法律是一致的，并发挥了有益的作用，尤其是因为其中规定，持单人不享有排他性的诉权。

161. 有与会者就第 13.2 款第二句中“代表”这个词的含义提出了疑问。尽管有与会者认为，为避免出现承运人必须两次付款的可能性，该款第二句是必需的，但与会者普遍认为，本条文必须就拟在提单持单人和遭受损失或损害的当事人之间建立的代位关系作进一步澄清。

(c) 第 13.3 款

162. 有与会者回顾到，如果在运输合同下行使诉权的人，而不是可转让单据的持单人是遭受损害的一方，那么其不应依赖于可转让单据持单人的合作。有与会者就如何适用索赔人应证明持单人未遭受损失的条文提出了疑问。工作组商定以后可能必须就该问题展开进一步的讨论。

6. 第 14 条草案 (诉讼时效)

163. 工作组审议的第 14 条草案案文如下：

“14.1 未在一年期限内提起司法或仲裁程序的，免除承运人对货物的所有责任。未在一年期限内提起司法或仲裁程序的，免除托运人在本文书第七章项下的所有责任。

“14.2 第 14.1 条提到的期限自承运人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。

“14.3 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。再次声明或多次声明，可进一步延长该期限。

“14.4 即使是在第 14.1 条提及的期限届满以后，根据本文书被认定负有责任的人仍可提起赔偿诉讼，但该赔偿诉讼必须在以下期限中较晚的期限内提起

- (a) 诉讼所在国的法律所允许的时间；或
- (b) 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；或
 - (二) 已收到向其本人送达的起诉文件。

“[14.5 船舶的注册船东推翻根据第 8.4.2 条认定其为承运人的推定，即使第 14.1 条提及的期限届满，仍可以对光船承租人提起诉讼，但此种诉讼必须在以下期限中较晚的期限内提起

- (a) 在诉讼所在国法律允许的的时间内；或
- (b) 自注册船东同时做到以下两点之日起 90 天内
 - (一) 证明该船在运输时被光船租用；以及
 - (二) 适当指明光船承租人的身份。]

(a) 一般说明

164. 与会者回顾，工作组在其第九届会议(A/CN.9/510，第 60 段)上对关于诉讼时效的第 14 款进行过一般讨论。从《海牙规则》和《海牙—维斯比规则》规定的诉讼时效来看，第 14.1 款规定以一年期限作为对承运人和托运人提起诉讼的基本时效，而关于采用不同时效期限的问题，如《汉堡规则》规定的两年期限，作为一个需由工作组审议的政策问题仍未作出决定。与会者认为，第 14.2 款旨在说明诉讼时效的起算依据，以便克服先前几项公约的实践当中出现的问题。与会者认为第 14.3 款是一个重要的条文，参照《海牙—维斯比规则》和《汉堡规则》，试图说明诉讼时效的有效延长期。与会者解释，第 14.4 款也是以《海牙—维斯比规则》和《汉堡规则》为依据的，第 14.5 款放在方括号内是

为了表明该条款需依赖也放在方括号内的第 8.4.2 项中的规则来处理索赔人可能无法及时辨别承运人的情形。

(b) 第 14.1 款

165. 与会者普遍支持第 14.1 款中提出的限制诉讼时效的原则。对于该款为什么一方面允许诉讼时效届满即可解除承运人对货物的所有责任，而另一方面却只字未提解除履约方的责任，与会者提出问题。与会者表示支持在这一条款中列入履约方。

166. 与会者承认，第 14.1 款第二句话中列入对托运人的诉讼时效规定，是一种新的做法，对于这种新颖的做法，提出一些一般性的疑问，但也有与会者表示支持，认为这一条款为限制对承运人和托运人的诉讼时效提供了一种平衡的办法。会上提出的一个问题是，为什么对托运人的诉讼时效只提及文书草案第 7 条规定的托运人的责任，为什么不能也提及其他条款如第 9 条规定的托运人的责任。与会者提出，所有根据运输合同应承担的人，均应包括在这一条款内，而且他们应当遵守同样的时效期。另一项建议是，第 14.1 款不应具体提及承运人或托运人，而只应说明，任何根据文书草案提起的诉讼，在工作组商定的期限过后即失去时效。关于这一款的第二句话提出的另一个问题是，为什么这一款只提及托运人，而不提及受第 7 条对托运人规定的同样责任和赔偿责任的约束的其他人。对第 7.7 款中可能存在的一个错误也提出问题，该款在提及关于托运人的权利和豁免规定时提到第 13 条，而未提到第 14 条。

167. 关于第 14.1 款还提出一个重要的术语问题。与会者注意到，这一条文的评注 (A/CN.9/WG.III/WP.21, 第 208 段) 指出，诉讼时效到期，潜在索赔人的权利即告消灭，与会者据此提出，第 14.1 款涉及的是时效期，而不是时限期。与会者认为，区分这一点极为重要，特别是在民法体系中，因为在民法体系中，对消灭权利的时间期限作出规定的法律，通常不允许中断这一时间期限。至于是由法院地法还是由契约订立地法来管辖时时限的问题，与会者指出，根据某些现行国际文书，如《契约债务法律适用罗马公约》，应适用契约订立地法，因为就运输合同产生的索赔要求而言，诉讼时效事项将由该合同的准据法管辖。但是，有些法域认为此种事项是民事诉讼程序之一，应受法院地法的管辖。与会者提出，在时效期与时限期的关系问题上，应当谨慎地避免任何含糊之处，以确保诉讼时效规定的可预见性。

168. 讨论过程中，对于按这一条款草案的规定以及《海牙规则》和《海牙—维斯比规则》的规定保留一年时效期，表示了大量的支持。与会者还提出，一年时效期可避免出现以下情形：增加一年，不但不会给当事各方带来明显的益处，反而多有不利之处，增加了不确定性，无论是就保存证据等实际讼案问题而言，还是就索赔要求的未定潜在责任而言，都是如此。另一方面，也有与会者表示支持下述建议：考虑到现代讼案的复杂性以及所涉当事方的人数，一年时间内不足以确定向哪一方当事人提起诉讼，两年时效期更妥当，《汉堡规则》中就是这样规定的。另一项建议是，把出现肆意妄为时的一年期限延长为三年期限。与会者认为，时限期的长短，应当力求公道和平衡，并应抵消整个

文书草案可能对当事各方分担风险的办法产生的其他影响。与会者告诫，诉讼时效规则曾在其他运输公约中引起解释问题，因此敦促工作组商定一种既简单、又有效的规则。

169. 与会者提出把一年时效期放在方括号内，或者加入空白方括号不具体指明任何时效期限。工作组请秘书处把“一”字放在方括号内，并在适当考虑到会上发表的意见的情况下拟订第 14.1 款的订正草案。

(c) 第 14.2 款

170. 对于有必要为诉讼时效的起算规定一个极为明确和易于确定的日期的原则，虽然与会者表示坚决支持，但是，对于第 14.2 款中选择第 4.1.3 或第 4.1.4 项中提出的运输合同规定的交货日期作为起算日期，与会者提出疑问。与会者认为，运输合同中的交货日期，可能比实际交货日期早得多，因此可能有损于收货人。另据指出，时效期的起算日用实际交货日期更合适。与会者提醒工作组注意，文书草案中未对交付一词作出定义，原因是认为无法就交付一词提供可使大多数法域都满意的适当定义，故此将该词留给本国法律来处理。据认为，选择运输合同中的交付日期，是为了避免这样的不确定性：究竟交付一词是指实际交付，还是指承运人提议交付货物的日期，或交付当中涉及的某一其他时间。另据指出，实际交付可能因收货人而单方面延误；实际交付还可能在很大程度上取决于当地的海关和条例，从而给交付日期以及诉讼时效期的起算造成极大的不确定性。与会者提出，为了避免不确定性，有必要选择一个易于为当事各方确定的日期作为诉讼时效期的起算日期。

171. 对于在没有交付货物的情况下选择理应交付货物的最后一天作为诉讼时效期的起算日，与会者也提出问题。据指出，对于当事各方未约定时间的情形，关于迟延的第 6.4.1 项规定，应在合理预期尽责承运人可做到的期限内交货，而这一日期也不是易于确定的日期。

172. 对第 14.2 款提出的另一个问题是，原告可能要等到诉讼时效期结束才能提出诉讼要求，而且有可能因超过诉讼时效而禁止此后对其提出任何反诉。与会者为解决这一问题而提出的一个可能办法是，把反诉要求列入根据文书草案第 14.4(b)(c)项为补加时间规定的条款中（见下文第 177 段）。

173. 与会者还提出，对托运人提出诉讼要求的起算日应当不同于对承运人提出诉讼要求的起算日。

174. 工作组请秘书处保留第 14.2 款的案文，同时考虑拟订可能的备选案文以反映会上表达的看法。

(d) 第 14.3 款

175. 工作组认为第 14.3 款的实质内容基本上可以接受。

(e) 第 14.4 款

176. 与会者对第 14.4(b)(-)项提出关切, 该款规定, 在某些情况下, 根据本文书被认定负有责任的人在第 14.1 款提起的诉讼时效届满之后仍可提起赔偿诉讼。据认为, 在某些民法国家, 在对讼案下达最后判决之前不可能提起赔偿诉讼, 因此, 与会者建议把第 14.4(b)(-)项中的 90 天期限改为从法院判决生效之日起开始计算。与会者对这一立场表示支持并提出替代措词, 即 90 天的期限应自对追偿索赔人的判决已最后不可更改之日起开始计算。

177. 有的与会者担心, 根据第 14.1 款可能因提起诉讼的时间晚而无法提起反诉(见上文第 172 段), 针对这一担心, 与会者建议允许在诉讼时效期届满之后提起反诉, 条件是, 根据第 14.4(b)(-)项目目前的措词, 在主诉文件送达后 90 天之内提起这些反诉要求。另一项建议是, 在一个单独的条款草案中处理反诉要求问题, 但应以类似于第 14.4(b)(-)项的方式处理这一问题。

178. 工作组请秘书处在适当考虑到会上提出的意见的情况下拟订第 14.4 款的订正草案。

(f) 第 14.5 款

179. 与会者回顾, 第 14.5 款放在方括号内, 是因为它与第 8.4.2 项有联系, 后者也放在括号内, 如果决定删去第 8.4.2 项, 则第 14.5 款的整个案文也是多余的, 应当删去。与会者重申, 这一条文的用意是顾及下述情形: 当注册船东等待很长时间后才根据第 8.4.2 项出具光船租赁合同时, 索赔人可能面临并非因自身的过失而错过起诉时间的风险。

180. 考虑到这一条文的去留取决于第 8.4.2 项, 工作组表示支持第 14.5 款中所体现的原则以及 90 天的时效期。但是, 有的与会者对这一条文是否有助于货物索赔人克服指明承运人身份的困难表示怀疑, 因为, 如果注册船东成功地推翻了推定, 索赔人就必须对光船承租人提起新的诉讼。

181. 与会者建议, 第 14.5(b)项的第(-)项和第(=)项合二为一, 因为第(=)项可以看作是一个足以包含第(-)项的条件。虽然承认光船租赁一般都规模庞大而且有可能包含某些机密资料, 因此在诉讼程序中提供光船租赁合同不切实际, 但与会者认为还是有可能在单一项条件中表明注册船东对事实的确认。

182. 工作组请秘书处在适当考虑到会上提出的意见的情况下拟订第 14.4 款的订正草案。另外还注意到, 工作组曾请秘书处把第 8.4.2(b)项放在方括号内保留, 为此请秘书处把第 14.5 款也放在方括号内保留, 但提请注意后一条款的去留与前一条款的去留有关。

7. 第 15 条草案 (共同海损)

183. 工作组审议的第 15 条草案案文如下:

“15.1 本文书的任何规定不妨碍适用运输合同或国内法中关于共同海损理算的规定。

“15.2 除诉讼时效的规定外，本文书有关承运人对货物灭失或损坏的赔偿责任的规定也可用以确定收货人可否拒绝共同海损分摊，并用以确定承运人就已支付的任何此种分摊额或救助费对收货人的赔偿责任。”

(a) 一般说明

184. 有与会者提醒说，工作组在其第九届会议上已结合第 5.5 款一般性地讨论过关于共同海损的第 15 条草案（见 A/CN.9/510，第 137-143 段）。有与会者回顾，第 15 条草案在很大程度上以《汉堡规则》第 24 条为基础，文书草案第 15 条的目的是允许在运输合同中适用关于共同海损的《约克-安特卫普规则》（1994 年）。有与会者指出，第 15 条的措辞意在反映这样一项原则：必须首先进行共同海损赔款理算，确定共同海损赔款，根据第 15.2 款，然后根据确定对货主就货物灭失或损坏提出索赔的赔偿责任的同样方法，确定赔偿责任问题，与会者认为，使用相同的赔偿责任规则确定这两种索赔是合理的，因为这两种索赔相当于同一类事实的两个方面。与会者还指出，共同海损原则在海事法中有着悠久的历史，这些原则构成大多数海运国内法的一部分。

185. 与会者广泛支持继续适用共同海损规则，以此作为独立于文书草案所载规则的一套规则。虽然有些与会者议论说为实现这一目标专门列入类似第 15 条的规定是否必要，但现有的本章草案得到广泛支持。不过，有与会者指出，列入《汉堡规则》第 24 条是因为该公约载有具体的赔偿责任规则，而《海牙规则》和《海牙-维斯比规则》则没有关于共同海损的具体规定，尽管其第五章确实载有一项声明：“本公约的任何规定，都不得妨碍在提单中加注有关共同海损的任何合法条款”。有与会者回顾，《海牙规则》和《海牙-维斯比规则》的这种声明允许适用关于共同海损的《约克-安特卫普规则》，但有与会者指出，这个问题不明确，并产生法律规则的适用问题。有与会者提出，由于文书草案中的赔偿责任规定更类似于《海牙规则》和《海牙-维斯比规则》，应当删除不必要的关于共同海损的第 15 条，而不必担心这样做将妨碍共同海损规则的适用。不过，有与会者回应说，加入一个象第 15 条草案的条款对于澄清文书草案与共同海损规则之间的关系大有益处，可以大大减少在这个问题上的潜在的法规适用问题。

(b) 第 15.1 款

186. 与会者普遍支持继续将关于共同海损的《约克-安特卫普规则》纳入运输合同，工作组认为第 15.1 款的实质内容基本上可以接受。

(c) 第 15.2 款

187. 尽管普遍同意第 15.1 款有助于澄清并确保纳入共同海损规则，但对第 15.2 款在文书草案中是否必要也提出疑问。有与会者提出，不管是否纳入第 15.2

款，以运输合同为依据的赔偿责任规则都将适用，在第 15.2 款中加入这样一条声明，反而会使这个问题更复杂。

188. 也有与会者支持保留第 15.2 款，但建议对措辞进行修改。与会者指出，第 15.2 款关于诉讼时效的开头语意在表明诉讼时效规定不适用于共同海损赔款，但有与会者指出，应能够找到更明确的措辞来表达这种意思。在这方面，还有与会者指出，工作组不妨加入一个关于共同海损赔款诉讼时效的单独条款，例如，共同海损的诉讼时效自发布共同海损声明开始计算。有些与会者对这种办法表示支持。

189. 与会者提出的另一个问题是，既然文书草案可以用来确定可否拒绝共同海损分摊，第 15.2 款是否还应规定可按文书草案确定延迟造成损失的赔偿责任和这些责任的滞期费。

190. 工作组请秘书处在适当考虑上述意见的情况下拟订第 15.2 款的订正草案。

8. 第 16 条草案 (其他公约)

191. 工作组审议的第 16 条草案案文如下：

“16.1 本文书并不改变关于[海运]船舶作业责任限制的国际公约或国内法所规定的承运人或履约方的权利或义务。

“16.2 对于根据任何有关海上旅客及其行李运输的公约或国内法应由承运人负责的任何行李灭失或损坏或延迟交付，不产生本文书规定的赔偿责任。

“16.3 对于核事故造成的损害，核设施的经营人根据以下规定对这种损害负有责任的，不产生任何本文书规定的赔偿责任：

(a) 经 1964 年 1 月 28 日附加议定书修订的 1960 年 7 月 29 日关于核能领域第三方责任巴黎公约或 1963 年 5 月 21 日关于核损害民事责任的维也纳公约，或

(b) 管辖此类损害赔偿责任的国内法，但以该国内法在所有方面同巴黎公约或维也纳公约一样有利于可能遭受损害的人为条件。”

(a) 一般说明

192. 工作组听取了下述看法：关于其他公约的第 16 条以《汉堡规则》第 25 条为基础，尽管在文书草案中各项的顺序有所调整。此外，与会者注意到，关于涉及管辖权和仲裁的其他公约，文书草案中没有一条与《汉堡规则》第 25.2 条保持一致的条款，因为文书草案中没有关于这些问题的条款。有与会者指出，工作组如果决定在文书草案中纳入关于管辖权和仲裁的条款，不妨加入一个类似的条款。与会者还提出意见说，如果在文书草案中列入这样的条款，工作组不妨考虑具体指明《关于民商事司法管辖和判决执行的布鲁塞尔公约》（1968

年)和随后的任何规定以及《关于承认和执行外国仲裁裁决的纽约公约》(1958年)。

193. 还有人解释说,考虑到适用范围问题,文书草案中省略了《汉堡规则》第25.5条。与会者指出,如果工作组就文书草案的适用范围作出决定,不妨重新考虑是否可能增加一个类似于《汉堡规则》第25.2条的条款。

194. 与会者对第16条草案普遍表示支持,认为这是对文书草案的有益和适当补充。

195. 与会者指出,第16条旨在具体说明文书草案和其他国际公约间的关系,但文书草案可能影响的其他国际公约远不止第16条所列的那些公约,例如,可能包括《海上运输有害和有毒物质造成损害的责任和赔偿国际公约》(1996年)。有与会者建议,与其冒险在具体的文书清单中遗漏一项公约,不如使用一个笼统的条款,指出本文书不影响关于责任限制的其他国际公约。一些与会者支持这种做法,不过,有与会者告诫说,太笼统的说法也许不能准确反映工作组的意图,例如,说明关于责任限制的所有其他公约应优先。另有人提出,工作组应当认真审查其他公约清单,考虑到文书草案不同于第16条草案所依据的《汉堡规则》,不仅涉及承运人的赔偿责任,而且还在强制性基础上涉及托运人的赔偿责任。

(b) 第16.1款

196. 有与会者提出,如果修改第16.1款,增加一些措辞,说明除了对于本文书的非成员国,本文书草案将优先于其他运输公约,那将有助于某些国家设法避免与其他运输公约发生冲突。有与会者指出,如果工作组决定本文书草案的适用范围为门到门运输,这种增添将尤其有益,但是,即使工作组决定适用范围为港到港运输,这种增添同样受欢迎。

197. 与会者注意到第16.1款中“海运”一词放在方括号内,建议删去该词,因为考虑到《布达佩斯内河货物运输合同公约》(2000年),使用该词可能对适用哪项公约引起混淆。

(c) 第16.2款

198. 不过,与会者对第16.2款表示支持,有与会者提出第16.2款中“海上”一词应予删除,因为有些公约管辖海运方式以外的旅客和行李运输,如公路、铁路和航空方式,因此,似宜澄清文书草案并不打算影响这些公约。

199. 工作组认为第16.2款的实质内容基本上可以接受,根据第16.1款的起草方法,工作组决定给“海上”一词加上方括号。

(d) 第 16.3 款

200. 有人解释说第 16.3 款中的公约清单还不全面，因为所列公约已有进一步的议定书和修正案来补充，其中一项是《修正 1963 年维也纳核损害民事责任公约的议定书》（1998 年）。与会者指出，必须认真审查该清单并起草准确和最新的清单版本。

201. 有与会者建议，在第 16.3 款所列公约之外可以增加涉及赔偿责任的其他公约，如关于污染和事故的公约。不过，有与会者对以这种方式扩展公约清单表示有疑虑，告诫说公约清单中只应列入可能与文书草案有冲突的公约。有与会者提出，第 16.3 款和《汉堡规则》第 25.3 条所载公约清单也许是为了满足《关于核材料海上运输领域中民事责任公约》（1971 年）的要求。

202. 工作组请秘书处在适当考虑上述意见的情况下，补充第 16.3 款中的公约和文书清单并拟订第 16.3 款的订正草案。

9. 第 17 条草案 (合同自由的限度)

203. 工作组审议的第 17 条草案案文如下：

“17.1(a) 除非本文书另有规定，任何偏离本文书规定的合同条款，其用意或效果是直接地或间接地排除、[或]限制[，或增加]承运人，履约方，托运人，控制方或收货人在违反本文书规定的任何义务时的责任的，在此范围内一概无效。

(b) [虽有(a)款的规定，承运人或履约方可增加其在本文书项下的责任和义务。]

(c) 任何将货物的保险利益让与承运人的条款一概无效。

“17.2 [虽有本文书第 5 和 6 章的规定，承运人和任何履约方仍可在下述条件下通过运输合同的条款排除或限制其对货物灭失或损坏的赔偿责任：

(a) 货物是活动物，或

(b) 货物的性质或状况或进行运输的情况和条件使之有理由达成一项特别协议，但须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或不会签发可转让运输单证或可转让电子记录为条件。”

(a) 标题

204. 有与会者就具体行文措词指出，应当对本条草案的标题加以修订，以更为确切地体现本条文的内容，本条文并非笼统涉及“合同自由的限度”，而是关于限制或增加运输合同所涉各方当事人承担的赔偿责任的各项条款。

(b) 第 17.1 款

(一) 第 17.1(a)项

205. 与会者重点讨论了第 17.1 款中置于方括号内的“或增加”这几个字。为了确保平等对待本文书草案下的托运人和承运人，有与会者认为，应该将允许承运人增加其赔偿责任的传统解决办法延伸至适用于托运人。针对这种观点，会议普遍认为，尽管应如同《海牙规则》那样承认承运人可以增加其赔偿责任，但也应该向托运人提供保护，使其免受尤其是约定的标准格式合同中有关增加其赔偿责任条款的不利影响。据普遍认为，在审查托运人和承运人之间权利和义务的平衡时，应铭记除某些相当大的托运人的明显个别情况以外，托运人讨价还价的能力通常较弱，因此应该得到保护。另一种看法是，第 17.1 款根本不应论及托运人、控制方或收货人。有与会者针对关于承运人是否可根据《公路货运公约》增加其赔偿责任的问题解释道，鉴于《公路货运公约》有关赔偿责任的限额较高，此类增加是没有必要的。

206. 关于控制方承担的赔偿责任，有与会者认为，必须就限制或扩大此类赔偿责任的条款展开进一步的讨论。据指出，可能还需要就合同当事方的代理人或雇员的赔偿责任作出规定。

207. 有与会者建议，第 17 条草案应给予通过竞争比较方式托运人和承运人之间议定的合同以特殊待遇。据称，此类合同的当事方（被称作“成熟当事方”）应享有议定自行选择的条款的自由。如果允许此类当事方议定增加或减少彼此赔偿责任的条款，此类条款不应影响到第三方当事人。

208. 有与会者针对将某些“由成熟当事方通过竞争比较方式议定的合同”排除在外的建议深表忧虑。一种忧虑是出于所称作明确定义的“几无可能性”。尽管根据《海牙规则》和《海牙-维斯比规则》，区分已列入此类公约的和排除在此类公约范围以外的事项相对来说比较容易，因为加以区分的标志是传统的提单，但在文书草案中则不存在此类加以区分的标志，文书草案的本意是适用于“[海上]货物运输合同”。因此，本文书草案应提供明确的定义，以便限定任何除外条款的确切范围。据指出，“批量”合同，也称作“远洋运输合同”或“OTC”，与运输合同相比，没有什么不同的特征。同时使用的术语还包括“租船合同”、“批量合同”、“吨位合同”和“数量合同”，这些术语似被视为具有相同的含义，具体情况视法律制度而定。此类合同的特征是：承运人承诺履行运送具体数量的货物的“一般性”义务（即，以后需要进一步指明的笼统界定的义务）；在合同中尚未指明任何船舶的船号；货物数量很大，将在一段时期内由若干艘船舶运送；运费根据商定的单位加以计算或按一次性总付计算；承运人承担延迟交货的风险。因此，批量合同具有航次租船合同的许多特征。然而，依照此类合同的各次运输都必须受《海牙规则》或《海牙-维斯比规则》的强制性管辖。据称，这与赞同将此类合同排除在本文书草案范围以外的人所持的主张是相抵触的，这些主张认为，根据现行惯例，从未强行迫使任何小宗托运人接受所谓“服务合同”（这样将成为附意合同），如果将服务合同排除在本文书适用范围以外，这种惯例在本文书草案中也不会改变。根本的区别在

于，在目前的情况下，因为《海牙规则》对单独每次货运具有强制适用性，所以此类合同不得强加给小宗托运人。如果按所建议的方式缩小本文书草案的范围，就丧失了这种保护，各方当事人就会遇到十九世纪所盛行的情况。

209. 第二种忧虑是，如将依照批量合同而进行的单独每次货运排除在本文书草案的范围以外，会引起一场法律上的革命，严重危及本文书草案的范围，从而使其在某些贸易中几乎荡然无存。所提出的除外主张被称之为朝着实际废止《海牙规则》制度迈出的第一步，该制度的设立就是为了保护货方利益的。有与会者就此回顾到，例如，美国 80-85% 的集装箱贸易目前就是依照批量合同进行的。

210. 第三种忧虑所针对的是国家法规的适用问题。据称，将服务合同排除在本文书草案的范围以外可能会给远洋承运人带来与非经营船舶承运人相比的竞争优势，因为例如国家的法规可能允许“个别远洋普通承运人”订立“服务合同”或“远洋运输合同”，但不允许非经营船舶承运人（货运代理人充当委托人）这样做。因此，本文书草案会严重改变某些大规模国内市场上竞争的法律状态。据称，这不应成为国际公约的目的，所建议的除外主张而产生的副作用会严重危及货运代理人的利益。

211. 第四种忧虑涉及因此而开辟的关于选择不适用本文书草案的可能性。据称，该建议设想本文书草案作为缺省时的适用规则，即如果成熟当事方未另有决定即适用本文书草案。这相当于开辟了选择不适用的可能性。据称，任何选择不适用或选择适用条文均构成对大多数国际海上货物运输公约所依据的指导思想的重大改变。

212. 针对这些忧虑，有与会者指出，将在工作组下一届会议以前向秘书处提供关于将“成熟当事方之间通过竞争比较方式议定的合同”排除在外的拟议条文草案。在拟订该草案时将铭记上述忧虑。据指出，这一建议尽管具有创新性，但其革命性可能并没有人们所担心的那样强，因为其建立在服务合同与租船合同特点类似的基础上，并且只是引伸解释目前将租船合同排除在《海牙规则》和《海牙-维斯比规则》的范围以外的做法而已。有与会者对排除通过竞争商定的合同的提议表示感兴趣。

213. 工作组经讨论后决定保持本文书草案中第 17.1(a)项，包括置于方括号内的“或增加”这几个字，以便在今后的一届会议上或许以一项或多项新建议为基础继续就此展开讨论。

(二) 第 17.1(b)项

214. 工作组认定，第 17.1(b)项的实质内容一般可以接受。工作组决定应删除该条文前后的方括号。

(三) 第 17.1(c)项

215. 工作组认定第 17.1(c)项的实质内容一般可以接受。

(c) 第 17.2 款

(一) 第 17.2(a)项

216. 有与会者回顾，在工作组第九届会议上，与会者广泛支持第 17.2(a)项，该项规定允许承运人和参与履约方在货物是活动物时可排除或限制对货物灭失或损失的赔偿责任。另据回顾，该条文是传统的一项例外，《海牙规则》和《海牙-维斯比规则》都将活动物排除在货物的定义以外。据指出，活动物贸易只是非常小的一种贸易。然而，有与会者表示关切，反对允许承运人排除或限制对活动物灭失或损害的赔偿责任。有与会者建议，更好的一种做法是干脆将活动物的运输完全排除在本文书草案的范围以外，而不是允许排除赔偿责任（见 A/CN.9/510，第 64 段）。也有与会者支持原封不动地通过第 17.2(a)项的案文。还有与会者大力支持如下观点，认为应保持传统上将活动物排除在外的做法，本文书草案不应只是承认规定运输活动物时“排除或限制”承运人和任何参与履约方赔偿责任的任何条款。对承运人或参与履约方在对待活动物方面发生严重或故意过失或处理不当的，或承运人或参与履约方未遵照托运人下达的指示的，不应允许承运人或参与履约方排除本人的任何赔偿责任。然而，另外一种观点认为，本文书草案应指明在运输活动物时可排除承运人或参与履约方赔偿责任的具体情形。有与会者指出，使用“货物本身的缺陷”这一提法可能在这方面有助于作出规定例如对于承运人运送健康状况不佳的活牛的情形，可以允许承运人排除其赔偿责任。然而，与会者普遍认为，就活动物而言，很难确定第 17.2(b)项所已涵盖的货物本身的缺陷的特点如何。

217. 工作组经讨论后决定应保持本文书草案中第 17.2(a)项的实质内容不变，供今后的一届会议上继续就此展开讨论。工作组请秘书处编拟备选案文，限制运送活动物的承运人和参与履约方在严重过失或处理不当的情况下自行免除其赔偿责任的能力。

(二) 第 17.2(b)项

218. 工作组认为第 17.2(b)项的实质内容基本上可以接受。

B. 文书草案的适用范围

1. 一般讨论情况

219. 工作组同意在其审查文书草案的适用范围时，首先听取已向工作组提交了书面提案的那些代表团的发言。会议商定，第二步将是讨论其他代表团对桌面上的提案的立场，其中应考虑到现有的提案并不一定从本意上看互不兼容，但是，关于工作组将如何就适用范围开展其工作，工作组的决定是可将各项提案中的内容结合起来，或提出新的提案。会议还进一步商定，一旦工作组听完关于文书草案适用范围的一般性发言后，工作组将调转其注意力，反过来审议文书草案第 3 条关于适用范围和第 4 条关于责任期限的具体条文。

200. 作为对意大利建议(A/CN.9/WG.III/WP.25)的介绍, 据指出, 虽然部分海运和部分其他运输方式的门到门运输合同最适用的制度将显然是一种统一的制度, 但所有多式联运的运输文书都已采用了一种联网制度, 因为不可能以合同的形式背离适用于不同运输方式的强制性规则, 无论这些规则是统一规则还是国内规则。据指出, 文书草案的条文适用于订约承运人的雇员或代理人的非经合同规定的赔偿责任, 正如 1980 年《国际货物多式联运公约》那样, 但文书草案中的联网制度已扩大到包括承运人的赔偿责任和诉讼时间, 以此作为关于公约冲突的具体条文的替代, 从而力求避免公约之间的冲突。也有与会者指出, 采用一种有限的联网制度并不是一种可以避免与其他公约潜在冲突的适当手段, 因为文书草案第 5.1 款中的举证责任的划分与其他运输公约中采用的做法不同, 而且其他运输公约管辖除赔偿责任、赔偿责任限度和诉讼时间以外的其他事项。据进一步指出, 如果门到门承运人同参与履约承运人之间订立的运输合同属于另一项国际公约的适用范围, 那么该公约与本文书草案将同时适用。还据指出, 承诺以海运以外的一种方式实施运输的订约承运人可能不会意识到所订立的合同属本文书草案管辖, 而不是由适用于订约承运人所承诺实施的运输的国际公约或国内法管辖。据指出, 这种状况造成的局面将是, 门到门承运人对参与履约承运人提出的追索诉讼将由这两方当事人订立的合同所适用的国际公约或国内法管辖, 而托运人或收货人对参与履约人的直接诉讼则将属本文书草案管辖。据进一步指出, 因此, 根据对参与履约承运人的诉讼是由门到门承运人还是由托运人/收货人提出的而定, 参与履约承运人的赔偿责任将由不同的规则管辖。据指出, 意大利提案的目的在于克服这种状况的不正常性, 主张只有在参与履约承运人是海运承运人的时候, 本文书草案才适用于参与履约承运人。为此, 意大利代表团提出了三项基本原则供工作组审议。第一, 凡根据运输合同享有对承运人诉讼权的任何人, 也将享有对任何参与履约承运人或参与履约方的诉讼权。第二, 如果被诉讼的参与履约承运人是海运承运人, 本文书草案的条文将适用于该参与履约承运人作为一方的合同。最后, 如果被诉讼的参与履约承运人不是海运承运人, 则以该参与履约承运人作为一方的合同所适用的公约或国内法以及该合同的条款或条件将予适用。

221. 作为对加拿大提案(A/CN.9/WG.III/WP.23; 另见 A/CN.9/525, 第 25 段)的补充解释, 工作组获悉, 虽然加拿大代表团更倾向于其提案第 8 段所载关于港到港适用范围的第一种选择方案, 但加拿大代表团认为, 工作组不可能就本文书草案的港到港适用范围达成协商一致。据指出, 加拿大提案第 9 段所载第二种选择方案设想, 应当对本文书草案加以修改, 在第 4.2.1 项中列入国内法, 以处理陆路运输的情形。这种选择方案不是所希望的办法, 因为文书草案中插入词语提及国内法, 不会提高这一领域法律的统一性。向工作组提出的看法是, 所希望选用的选择方案应是加拿大提案第 10 和 11 段中的第三种选择方案, 因为如果本文书草案将是一套门到门制度, 那么应该认识到, 一些国家尚未准备采用这种制度。但是, 第三种选择方案的做法将可提高文书的统一性, 因为缔约国如要通过门到门制度将十分简单, 只要取消此前就本文书草案该章所提出的保留即可。

222. 工作组接着听取了瑞典代表团关于其提案(A/CN.9/WG.III/WP.26)所作的发言。据认为, 虽然文书草案的结构仍可加以讨论, 但提案的用意在于确保如果

文书草案是一套门到门制度，那么将可解决某些问题。据指出，其中一个问题是与其他强制性运输公约的潜在冲突，另一个是文书草案与处理内陆运输的强制性国内法之间的潜在冲突。据进一步指出，文书草案应按照瑞典提案中提出的方式来处理可能使文书草案与其他运输公约发生冲突的其他问题，例如关于如何计算补偿的问题和损害之处未具体查明的问题（分别见下文第 258 段和第 264 至 267 段）。

223. 贸发会议向工作组提交了所收到的对贸发会议《多式联运管理工作》调查表的答复结果(A/CN.9/WG.III/WP.30)；贸发会议公布的全文为“多式联运：一项国际文书的可行性(UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1)。据指出，调查表发至 191 个国家和业界的组织，既有政府组织，也有非政府组织，共收到了 109 份答复，60 份来自发达国家和发展中国家的政府，49 份来自业界代表和其他方面。针对关于如何看待现状的问题，据指出，80%以上的答复者认为目前的法律框架不能令人满意，70%的答复认为缺乏成本效益。据指出，业界对多式联运文书感兴趣，但有些答复者怀疑这是否符合实际。关于各种不同做法是否适当，据指出，大约三分之二的答复者看上去倾向于由一项新的国际文书管辖多式联运，或者修订 1980 年《国际货物多式联运公约》。据进一步指出，有些答复者表示支持建立在《贸发会议/国际商会规则》基础上的一项新文书，而大多数答复者，主要是代表海运利益的答复者，则主张扩大国际海运制度，使之包括所有涉及海运段的多式联运合同，还有一些答复者则认为，新文书应反映一种全新的做法。据指出，除海运界之外，看上去对本文书草案中所采用制度表示支持者有限。关于一种多式联运制度内容和特点的问题，据指出，对建立在过失基础上的赔偿责任制度和严格的赔偿责任制度分别表示支持的答复者人数基本相等。据进一步指出，约有 75%的答复者认为，任何国际文书都应当采用与现行法定制度或多式联运赔偿责任制度相同的做法，规定订约承运人的责任在整个运输过程中贯穿始终。据指出，虽然政府和服务提供商觉得法律框架需要改变，但关于如何去做的最佳方法意见分歧，有些答复者支持拟订一项具有约束力的国际文书，而有些则支持拟订一项非强制性的制度。据认为，答复者中间对一项新文书感兴趣，而且人们愿意讨论有争议的问题。据建议，这些问题可以在一个非正式的论坛上讨论，以评估如何继续开展今后工作的最佳方法。

224. 工作组接下来听取了一份关于多种运输方式文书草案的立场文件（将作为 A/CN.9/WG.III/WP.28/Add.1 印发）中所载的荷兰关于范围问题的立场摘要。据指出，对于荷兰在讨论文书草案适用范围时提出的立场，应结合其观点从长远角度考虑。据回顾，在工作组本次讨论中，为多式联运设想的解决办法要么侧重于联网赔偿责任制度，要么侧重于统一赔偿责任制度。据指出，虽然联网制度有其众所周知的缺点，但统一制度（例如 1980 年《多式联运公约》所载的统一制度）与商业当事方的做法相去甚远，不能被广泛接受。据指出，在世界范围内统一采用一种适用于所有运输方式的赔偿责任制度是无法实现的。据指出，从长远来看，现实的设想是制订一项洲际海运多式联运公约（海运加其他运输方式）、一项洲际空运多式联运公约（空运加其他运输方式）和几项包括所有运输方式的区域多式联运公约。据解释，使用“洲际海运”一词只是为了从地域角度将它与“区域海运”区分开来，并不打算作为一个表明文书草案适用范围不同于国际海运的专门术语。据指出，鉴于目前的文书草案实行“海运

加其他运输方式”办法，因此适合这种长期设想。据指出，为了实现区域多式联运公约，目前的趋势是将单式运输公约的范围扩展至其各自运输方式之前或之后其他运输方式的运输，例如，对于空运，采用 1999 年《统一国际航空运输某些规则的公约》（《蒙特利尔公约》）的模式，对于欧洲铁路运输，则采用经 1999 年《修改议定书》修正的《国际铁路运输公约》附录 B《国际铁路货物运输合同统一规则》《铁路运输公约——统一规则》。据指出，如果针对每种方式和每项单一方式公约，普遍在跨国基础上将其扩展至之前和之后的其他运输方式，这种办法可能非常适合商业做法。据指出，通过这种办法，各种运输方式将逐渐相互贴靠，最终可能会在区域基础上形成合并的多式联运公约。据指出，这种办法要求有适当的公约冲突条款，经扩展的每项单一方式公约的这种条款必须相同。据指出，此种总体“单一方式加其他运输方式”办法还有一个好处，就是这种办法突破了目前在联网制度办法和统一制度办法之间僵持不下的局面。还据强调，荷兰的提案意在作为讨论适用范围的背景文件，而无意排除加拿大、瑞典和意大利目前的提案。

225. 海事委员会提醒工作组，文书草案采用一种合同办法，意在通过采用门到门制度对海运实行调整，使其适应当代现实。据指出，公约草案的最初设想是打算统一货物海运制度，但后来显然发现这种制度必须超越港到港办法，考虑到当代货物运输的实际情况。据指出，第 4.2.1 项中的有限联网方案是一种可行的制度，但还有进一步灵活的余地，可以探讨用一种可行和简单制度确定文书草案适用范围的其他办法。据指出，在拟订第 4.2.1 项时，曾决定为实现最大程度的法律统一，不以国内法为准；与会者还详细讨论了参与履约方这一重要和困难问题。还据指出，工作组必须考虑在门到门制度的总体框架内如何以最佳方式达到当事方之间的风险公平分配。

226. 美国代表团呈交的文件指出，美国还没有最后确定对于文书草案适用范围问题的立场。据指出，这种不确定性来源于美国认为工作组讨论的某些关键问题相互交织在一起，也就是适用范围和对参与履约方的处理、法院地和管辖权的选择、赔偿责任限制和合同自由等这些问题，对单个问题的任何立场都取决于就其他问题达成的特定结果。与会者支持关于统一制度或许极不可能实现的观点，但据指出，工作组的目标应是在政治上允许的范围内实现最大程度的统一。关于订约方，美国提出可以采用第 4.2.1 项，这样就可以在统一基础上适用文书的赔偿责任限制，唯一的限制是适用《公路货运合同公约》或某些其他强制性国际公约时的有限网络例外情形。另据指出，如何处理参与履约方是适用范围问题的一个重要方面，可以在海运履约方和陆运履约方之间加以区分。有的与会者表示支持对海运履约方强制适用文书草案。关于陆运履约方，提出了不同的关切。文书既不能规定也不能禁止对他们提起诉讼。制约他们的法律制度应是没有文书的情况下本来适用的法律制度，而且他们还可以在本国法律准许的情况下利用任何适用的喜马拉雅条款。美国指出，根据美国的建议，没有必要在第 4.2.1 项的强制性国际公约除外情形中加上“本国法律”，以便保护陆运履约方或货主的利益。陆运履约方将不在文书的范围之内。美国举例说明，如果没有适用于内陆承运人活动的强制性国际公约（如美国或加拿大），货主可以根据文书的规定起诉订约承运人，也可根据其他适用的法律起诉陆运履约方，例如，根据美国的民事侵权法或加拿大的法律。

227. 对于美国的建议与意大利的建议之间的某些差别，着重作了说明。首先，根据意大利的建议，订约人承运人对托运人的赔偿责任，以完全统一的基础为准（使用文书确定的赔偿责任限制），而不是以第 4.2.1 项的有限网络制度为准。其次，根据意大利的建议，文书将为货主就履约方与承运人之间的合同条款向履约方提起诉讼提供理由。因此，按照意大利的建议，货权方实际上介入了订约承运人对履约方的关系。对比之下，按照美国的建议，货权方可以根据没有文书的情况下本应适用于该诉讼的任何法律起诉履约方，例如，根据本国的民事侵权法。

228. 工作组听到国际货运代理人协会联合会(货代联合会)(又见 A/CN.9/WG.III/WP.28, 英文第 3 至 5 页)重申其立场，其中指出最初设想文书草案是一部海运法草案，这点可从其所有条款中明显看出来，因此其范围应局限于港到港。还指出将适用范围局限于港到港是统一货物海运法的一个机会，文书已经在试图解决以前海运公约中没有解决的问题，以及日益迫切的日常问题，如不出示提单的货物交付、集装箱货运中的舱面运输和电子单据的使用。还据指出，通过将适用范围从吊钩到吊钩扩展至真正的港到港运输，可以填补联网制度中许多传统的赔偿责任空隙，可以把装卸业者和运输港站经营人包括在内。据指出工作组所提倡的门到门办法是真正的多式联运，工作组应注意使用精确的措辞描述所审议的各种选择方案。还据指出，应从《贸发会议/国际商会规则》和《多式联运公约》以及海事委员会以前的一项努力——《国际货物联合运输公约草案》（《联运公约》）中吸取经验。据指出，“海运加其他运输方式”一语只是将海运法扩展至陆上运输的委婉说法，至少应要求采用真正的多式联运方法。此外，据指出这种多式联运办法应考虑到“笼统所称的”或“未详细指明的”运输，即发货人向承运人发出指示而未指明使用哪种运输方式。还敦促对于“严格的”赔偿责任和“过失基础上的”赔偿责任应予以明确的定义，工作组在将国际私法规则列入文书草案方面应谨慎从事，因为据指出这些规则往往会引起严重问题。还据指出，适用范围和履约方的地位密切相关。

229. 工作组还听到北美铁路协会（又见 A/CN.9/WG.III/WP.28, 英文第 32-34 页）说，北美洲的加拿大和美国已经有一套关于铁路承运人对与海运有关运输的货物的赔偿责任的完善制度，这些制度的一项重要内容是每个海运承运人有权选择它期望其货物受到的保护水平。据指出，在这方面，铁路承运人只是在集装箱海运之前或之后的铁路运输段才与海运承运人有合约关系，但文书草案将限制铁路承运人行使这种合同权利的能力，并将对目前关于美国和加拿大铁路承运人赔偿责任的制度产生很大的不利影响。据指出，文书草案是一部面向海运的文书，既没有深入涉及也没有解决影响铁路运输的重大问题，如果采用门到门概念，不应将文书草案适用于运输的内陆铁路段。据指出，欢迎就涉及和影响可能在门到门基础上将文书草案扩展至铁路陆运的一整系列问题展开激烈的辩论，据指出这种辩论的结果将是一项不适用于铁路运输的文书。还据指出，不管铁路运输受国际公约管辖还是受国内法管辖，对铁路运输的排除都应适用。

230. 工作组还听取了国际铁路运输政府间组织的发言，该组织重申其在工作组第十届会议上表示过的对确立总括性规则管辖多式联运的支持（见

A/CN.9/525, 第 28 段), 但应考虑到《铁路货运合同统一规则》和《公路货运合同公约》的单一方式运输制度。据认为, 采用联网制度而不是统一制度有助于保持现有单一方式运输公约的完整性, 从而减少与这种公约的可能冲突, 并有助于提高广泛支持文书草案的可能性。据认为, 只有在不能确定损害发生地的情况下, 才适用多式联运统一制度而不是联网制度, 并认为, 国际运输公约的基本目的不仅应是促进统一性, 而且还应是确保运输合同各订约方之间的权利和责任保持可接受的公平平衡。据称, 国际铁路运输政府间组织对目前草拟的文书草案是否可作为门到门文书的有效基础存有疑问, 并对一项建立在基于海运的草案基础上的多式联运制度能否被普遍接受日益感到怀疑。该组织促请工作组考虑采用商业上公认的现行多式联运解决办法, 例如《贸发会议/国际商会规则》, 作为门到门公约可选用的一个基础。

231. 国际海运局(海运局)向工作组重申了其关于文书草案适用范围的立场(见 A/CN.9/WG.III/WP.28, 第 9-11 段), 海运局指出, 航运界主张采用一种能够提供附加价值并超越港到港制度范围的门到门制度。还据指出, 海运局赞成订立一项以文书草案为基础的国际海运加其他运输方式的公约, 并支持第 4.2.1 项所载的一种限定范围的联网制度。

232. 国际保赔协会集团(保赔协会)回顾说其已在工作组上届会议上表明了其看法(A/CN.9/WG.III/WP.28, 第 36-41 段)。保赔协会重申其支持门到门适用范围, 并认为, 限定范围的联网制度以及统一制度都可能产生问题。还据指出, 业界已在很大程度上采用了多式联运联网制度, 例如《贸发会议/国际商会规则》和 COMBICON 提单(联运单)中所载的制度。该协会促请工作组考虑和响应业界的需要, 并表示支持按第 4.2.1 项中的写法采用限定范围的联网办法。

233. 工作组在听取了上述发言后开始就文书草案的适用范围一般性交换意见。会上普遍表示支持门到门适用范围, 认为这一办法最适合于满足业界目前的需要和需求。有与会者建议, 工作组在着手为门到门适用范围拟订适当的规定时, 应力求在四项竞合原则之间达成最佳平衡: 尽一切可能促进统一性; 尽一切可能避免公约冲突; 尽一切可能照顾到那些希望已涵盖本国内陆承运人的管辖制度不受触及国家; 以及在文书草案中订立应特别针对从业人员的需要的规则以避免含义不清。但与会者提出, 有必要更为准确地界定门到门承运人的含义, 特别是如何区分门到门运输和多式联运。另外, 有的代表团认为, 必须以满意的方式解决在门到门运输中对各有关当事方的损坏地点未定问题。

234. 有与会者表示支持第 4.2.1 项中体现的限定范围的联网原则, 因为该项原则要求追索诉讼与主诉讼的责任规则相同。还据指出, 业界已在 1992 年《贸发会议/国际商会多式联运单据规则》和波罗的海国际海事理事会采用的 COMBICON 联运提单(海事理事会, 1971 年采用, 1995 年增改)中建立了其自己的联网制度。与会者还表示支持真正的多式联运制度。但有与会者提出应在这方面加以注意, 因为未来可能谈判其他多式联运制度, 因此各国不太可能批准和实施多种多式联运制度。还据认为, 第 1.5 款和第 4.2.1 项其实是一种多式联运办法, 但是对其特性描述表示怀疑。也有与会者表示担心限定范围的联网制度会使发展中国家处境不利, 因为文书草案主要是一项海事文书, 而且由

于大多数发展中国家并不是强制性内陆运输公约的缔约国，这一海事文书草案将管辖这类国家的多式联运的全程。

235. 有与会者表示支持加拿大提案的选择方案 2 中采取的办法，即在第 4.2.1 项中添加一项对国家法律的提及。据称，这样一种办法将特别适合于那些不是欧洲单式运输公约缔约国并且宁愿对履约承运人适用本国法律的国家。针对这一问题，有与会者称，在第 4.2.1 项中载列国家法律会削弱限定范围的联网原则的统一性，从而使其不再是可接受的。此外，据认为，在哪些国内法律适用于内陆承运人的问题上，选择方案 2 不够明确，因为管辖内陆运输合同的法律将取决于适用法的规则以及合同本身之中的法律选择，因此拟订一项关于适用法的规定可能是必要的。还据称，如果在第 4.2.1 项中添加强制性国家法律，则应对其列入方面加入限定，例如其产生的责任程度不可低于文书草案。有与会者表示支持另一项建议，即可将国家法律的添入限制在以国际公约为基础的国家法律的范围内，以便减少会造成的统一性损失。

236. 也有与会者表示支持意大利的提案，特别是支持其中的第三项原则，认为这一原则照顾到了那些希望维持本国法律的可适用性的国家的关切，这些国家主张内陆承运人提起的任何诉讼都应受可适用的内陆运输公约或可适用的内陆法管辖。据认为，这个方面促进了统一性，因为替代了第 4.2.1 项，使订约承运人不再潜在地受可适用的内陆公约的约束，并明确指出了内陆履约承运人在任何时候都通过其订立的合同受内陆公约或可适用的国内法约束。但是，有与会者担心履约承运人可能订立有损于托运人的合同。

237. 有与会者表示支持加拿大提案的选择方案 3，因为据认为，将保留条款问题搁置到以后讨论，将文书草案的结构安排为两个规定两种不同制度的独立章节，它可有助于促进长期统一性，并有助于促进工作组中的讨论有条理地进行。此外，还援用了《国际货物销售合同公约》的先例来支持所建议的结构，因为其中一部分是处理合同的订立的，另有一部分是处理实质性销售合同连同同一项关于宣布放弃选择权的保留条款的。但是有与会者就加拿大提案的选择方案 3 所建议的办法表示应加以注意，因为据认为，此时在讨论中顾及对文书的保留条款为时尚早，而应将其留待外交会议的闭幕阶段处理，届时弥合差异的其他手段已经用尽。此外，还据认为，这一结构会鼓励各国选择港到港办法而不是对门到门的选择，从而会冲淡统一性。提出的另一项担心认为，选择方案 3 可能会分割进程，即鼓励先就海事条款进行谈判，然后在未来就多式联运条款进行谈判。此外，据指出，选择方案 3 要求在整个讨论中不断涉及两个不同的责任期，从而会使讨论变得复杂。但是，针对这一问题，有与会者指出，没有必要在两个章节中使这些责任期相互关联，因为这种期间将仅适用于运输合同，但这取决于选择了多式联运合同或海运合同二者中的哪一个。有与会者表示支持可在讨论的稍后阶段重新审议选择方案 3 这一看法。

238. 还据指出，第 4.2.1 项并不解决可能与现行运输公约相抵触的问题，因此应将该条草案删除，代之以在文书草案第 16 条中添加一项对原已存在的运输公约的一般保留条款，作为一种公约冲突条款。

239. 但是经讨论后，工作组普遍表示支持关于文书草案的使用范围应是门到门而不是港到港这一看法。与会者对在门到门文书中采用统一制度表示支持，并提出应当努力实现此种统一制度。但普遍认为统一制度可能无法实现，因此表示支持采用一项限定范围的大意如第 4.2.1 项所述的联网制度，但以纠正后的案文为准。会上讨论了对限定范围的联网制度的各种纠正方法，其中包括意大利、加拿大和瑞典的提案中所建议的方法，但工作组在这方面未作出任何明确的决定。

2. 审议与文书草案的范围有关的具体问题

240. 工作组在临时同意文书草案的范围应涵盖门到门运输后，继续较具体地讨论下列五个问题：(a)文书草案所涵盖的运输类型；(b)文书草案与其他公约和本国法规的关系；(c)文书草案对参与履约方的处理方式；(d)文书草案规定的责任限制范围；以及(e)文书草案对不能确定毁损发生地情形的处理。

(a) 文书草案所涵盖的运输类型

241. 会上普遍认为需要对文书草案所涵盖的运输类型作更多的澄清。对“海运加其他方式”运输这一概念的频繁提及、这一概念对使用非海运运输方式的潜在影响以及依赖联网制度管辖文书草案与其他运输公约之间的关系等问题，说明有必要精确地审查文书草案所涵盖的“海运加其他方式”运输与例如按 1980 年公约所理解的货物多式联运这两者之间各自的界限。文书草案所涵盖的运输类型与未加限定的多式联运之间的一个明显区分产生于第 1.5 款所载列的“运输合同”的定义，该项定义规定文书草案适用于“全部或部分通过海路”进行的货物运输。会上然后侧重于讨论在多式联运与文书草案所涵盖的运输类型之间作出任何进一步的区分是否可取和可行，或者根据文书草案进行的货物运输是否应理解为涵盖了任何涉及海运段的多式联运。

242. 有与会者为作出这种区分提出了几项可能的标准。一项建议是，文书草案应涵盖全部或部分通过海路进行的“洲际”货物运输。这一建议受到普遍反对，理由是，试图在“洲际”运输与“国际”运输之间作出区分是极不现实的，在政治上不可接受，而且没有法律依据。另有一项建议是，鉴于文书草案中反映的海运法的强大影响，文书草案应仅适用于多式联运中以海运段为主的情形。有与会者表示支持应考虑到海运和陆运各自在整个多式联运中的重要性这一看法。在这方面，有与会者称，实际上预计文书草案主要适用于集装箱运输，这种运输的大部分是通过海路进行的，其内陆运输只是在海运之前或之后的较短距离上进行。有与会者对这一看法表示反对，理由是，对于海运和通过其他方式进行的运输的各自重要性不应通过提及货运的实际航线来评估，而是应通过提及运输合同中表示的订约方的意图来较主观地作出评估。从统计学角度看，以某一区域为例，在海运段之前或之后通过铁路运输集装箱，在内陆的运输距离平均超过 1,700 英里。与会者的普遍看法是，不应试图在文书草案中确定陆运的附属性。与会者普遍认为，解决文书草案范围问题的唯一适用方法是

决定文书草案应涵盖涉及海运段的多式联运，无论该海运段的相对时间多长或距离多远。

243. 有与会者对应如何在运输全程的具体某个单一方式运输段中反映文书草案所涵盖的运输的国际性提出了疑问。有与会者建议，文书草案应仅适用于海运段涉及跨国界运输的货运情形。根据这一建议，据称，整个运输所涉及的陆运段是否涉及跨国界运输则无关紧要。据指出，这种办法符合如《铁路货运合同统一规则》等其他公约的规定，根据这类公约，运输的国际性应只按铁路运输确定。工作组注意到这一建议，并请秘书处将其作为一项可能的变式反映在拟编写的修订后的草案中，供今后的一届会议继续加以讨论。但是与会者普遍认为，根据第 3 条草案，运输的国际性不应按任何个别的单一方式运输段进行评估，而是应按整个运输来加以评估，条件是收货地点和交货地点在不同的国家。比如，在将货物从温哥华运到檀香山的情形中，文书草案的适用性不应取决于货物是直接运到檀香山的，还是首先通过陆路运到西雅图再随后运到檀香山的。

244. 经讨论后，工作组暂时商定，文书草案应涵盖涉及海运段的任何类型的多式联运。无须按用于运输目的的各种运输方式的相对重要性作出进一步的区分。工作组还同意，可能需要对第 3 条草案作重新起草，使之更好地反映应根据运输合同评估运输的国际性这一点。工作组请秘书处编写修订后的条文，附上可能的变式，供今后一届会议继续加以讨论。鉴于工作组就拟由文书草案涵盖的运输类型作出的决定，有与会者提请联合国欧洲经济委员会（欧洲经委会）成员国注意，有必要确保其在工作组中的代表团与在欧洲经委会中的代表团进行协调，以避免工作重复。

(b) 文书草案与其他运输公约和国内法规的关系

245. 工作组接着审议了文书草案与其他公约和本国法规的关系。接下来的讨论是要努力澄清关于文书草案与多式联运文书和单式运输文书以及与适用的国内法之间关系的看法。

246. 有与会者提请工作组注意，第 4.2.1 条草案的用意是照顾到通常适用的内陆货物运输公约可继续适用。有与会者认为，就不含有任何多式联运方面事项的单纯的单式运输公约而言，不会与文书草案产生任何冲突，因此，第 4.2.1 项是不必要的。一种得到广泛支持的看法是，文书草案第 4.2.1 条草案所述的有限联网原则可有效地确保与单式运输公约或任何未来的区域性多式联运公约不发生重叠。但另一种看法是，第 4.2.1 项并未解决公约冲突的问题，因为该项只优先考虑适用的单式公约中的某些规定。与会者请工作组注意，某些国家会认为不可能成为数个多式联运公约的签署国，而如果文书草案是一项多式联运文书，则批准该项文书就可能使某些国家不再批准范围更广的多式联运公约。有与会者还担心，如果文书草案是多式联运文书，则诸如《蒙特利尔公约》和《铁路货运合同统一规则》等含有多式联运方面事项的其他文书的缔约国，可能会不得不宣告废除那些公约，而转而采用文书草案。

247. 还据建议，应就例如在以多式联运方式运输货物期间卡车上的货物未卸到船上这一情形，对第 3.1 款加以澄清，因为文书草案与《公路货运合同公约》会在适用的法律方面发生冲突。另据建议，应摒弃第 4.2.1 项中的联网制度，而选择采用统一办法，并代之以可在文书草案第 16 条中添加一项公约冲突条款。还据建议，如果决定删除第 4.2.1 项，则无论如何应在第 16 条中添加这样一项条款。

248. 有与会者对文书草案如何处理未来的区域性运输公约表示关切。据认为，根据第 4.2.1 项，这种未来公约的条款也可优先于文书草案中的条款，从而使这种未来公约对统一性构成的威胁至少与载列强制性国家法律一样严重。据建议，鉴于有限的联网原则用意是尽可能争取使文书草案获得最大支持的一种实用办法，所以可通过将第 4.2.1 项的运作限制在现行国际公约的范围内来解决未来公约问题。

249. 有与会者重申，国家法律与文书草案之间有着重要的相互关系，因为根据第 4.2.1 项，目前版本的文书草案将自动取代国家法律，然而国际公约的规定则仍然有效。又据建议，文书草案应载列属于第 4.2.1 项中所述适用范围的例外情况的强制性国家法律。发言中再次提及了加拿大提案中的选择方案 2（见上文第 221 和 235 段）。针对这一建议，有与会者认为，不应为了适用强制性国家法律而对第 4.2.1 项作如此修正，因为这可能意味着，在某些情况下，国家法律中对责任的限制程度会低于文书草案中确定的责任，而这意味着，不仅参与履约方会受到较低责任限制的保护，而且订约承运人也可要求享有相同的责任限制。据解释，就文书草案中对参与履约方的处理所提出的更改，意在考虑到对国内法的关切，但同时让货方根据任何法律直接向参与履约方提出诉讼这种做法，将在没有文书草案的情况下适用。据指出，加拿大提案中的选择方案 2 的用意不是要让国内法适用于订约承运人，而是必须对这种无意图的后果的可能性加以评估。有与会者表示应根据意大利提案（见上文第 220 和 236 段）和美国的建议（见上文第 226 和 227 段）作进一步讨论，工作组可能会在未来潜在地采用意大利的提案或美国的建议来处理对于保留强制性国家法律的关切。

250. 经讨论后，工作组暂时同意保留第 4.2.1 项案文，将其作为解决文书草案与已生效的其他公约之间可能冲突的一种方法。工作组指示秘书处拟订一项公约冲突条款，以便有可能添入文书草案第 16 条，并拟订措词，以瑞典提出的澄清第 3.1 款的建议作为一种选择办法。就文书草案与国内法之间关系交换的看法不是结论性的，因此工作组决定根据所预期的未来提案对这一问题作进一步的审议。但是，鉴于对国内法问题的支持程度，工作组请秘书处第 4.2.1 项的案文中添加方括号并在其中提及国内法，供未来进一步考虑。

(c) 对履约方的处理

251. 有与会者提醒工作组，美国代表团和意大利代表团在介绍关于适用范围的提案时，已大体讨论过文书草案所规定的对参与履约方的处理问题（见上文第 220、226 和 227 段）。

252. 关于对参与履约方的一般处理方法，所提出的一个关切是文书草案的地域范围。一个例子是货物从东京经由新加坡运往鹿特丹，如果日本或荷兰批准文书草案而新加坡没有批准，那么在新加坡装卸货物的装卸公司是否受文书草案管辖。据认为文书草案不应保留对非缔约国履约方的直接诉讼理由。

253. 与会者对美国的提案表示感兴趣，美国认为文书草案应当对海运参与履约方和内陆参与履约方作不同的处理，但工作组表示，直到以后该提案正式提交之前，不能对该提案表示明确的立场。据指出，根据该提案，对海运参与履约方将根据第 6.3 款处理，因此它们可能根据文书草案的条款受到诉讼，并享受承运人的抗辩权和限额的所有好处。然而，第 6.3.1 项和第 6.3.3 项必须针对内陆参与履约方加以修订，以便除现行适用法律以外，文书草案不会规定对它们提起诉讼的任何额外理由，也不会造成对它们提供额外的喜马拉雅条款保护。与会者认为，如果强制性国内法没有包括在第 4.2.1 项之内，则区别对待海运参与履约方和内陆参与履约方尤其重要。不过，提出的一项关切是，制定关于参与履约方的制度是为了保护托运人和参与履约方，使其不致在侵权诉讼中可能承受无限赔偿责任，在多式联运环境中，该提案可能在这方面造成问题，因为索赔人可能根据一项不同的合同起诉参与履约方。提出的另一项关切是，执行本提案可能与 1991 年《国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约》相冲突。

254. 有与会者要求澄清意大利提案中参与履约方和履约承运人之间有何区别。在回答这个问题时，据说意大利提案给参与履约方下了一个狭窄的定义，参与履约方不包括负责货物装卸和仓储和不受任何内陆公约管辖的人，只有作为参与履约方实际运送或运输货物的人受文书草案管辖。据说该提案包括对这种狭义的参与履约方的诉讼权，因此参与履约方本身订立的合同将适用。有与会者对这种狭义的参与履约方提出某种关切，特别是就喜马拉雅条款保护而言，据认为这种保护应提供给所有参与履约方。对狭义的参与履约方提出的另一项关切是，据认为不应根据参与履约方的职能来加以界定，因为这样可能造成不确定性，不明确文书草案将涵盖哪些参与履约方，及哪些参与履约方应受到起诉。据说意大利提案的另一个方面是区分海运参与履约方和内陆参与履约方，以便文书草案适用于海运参与履约方，而内陆参与履约方将受其自己订立的合同管辖。据认为内陆参与履约方应享有它们订立的合同所提供的喜马拉雅条款保护。据认为允许内陆参与履约方在自己的合同中利用喜马拉雅条款保护可能使问题不适当地复杂化，并且可能不够清晰。对该提案提出的另一项关切是，提及履约承运人和内陆参与履约方之间适用的国际公约和国内法可能被理解为包括非强制性国内法，以及合同条款可能对想直接起诉内陆参与履约方的托运人有约束力。据说这样做将允许订约承运人和参与履约方订立损害托运人利益的合同，这是不公平的。

255. 一些与会者暂时支持合并意大利提案和美国提案中对参与履约方的处理方式。例如，普遍支持区别对待海运参与履约方和内陆参与履约方，但据认为为了统一起见，文书草案具体提及对内陆参与履约方的诉讼权将更好一些。没有就合并提案作出结论。

256. 经讨论后，一致同意文书草案中对参与履约方的处理方式是一个重要问题，将对整个文书起决定作用，并将有助于解决其他问题，例如第 4.2.1 项是否

包括强制性国内法。与会者期望就这个问题提出更完善的书面提案，因此目前无法作出明确的最后或临时决定。据认为，对文书草案中有关参与履约方的处理方式的条文进行修订，时机还不成熟。

(d) 赔偿责任限额

257. 一项广泛赞同的意见是，在目前讨论阶段，不应试图就第 6.7.1 项下赔偿责任限额的具体数额达成一致意见。有与会者建议，不管最后保留哪一个数额，文书草案都应制定迅速修改的程序。有与会者建议 1996 年《海事组织海事索赔责任限制公约的议定书》也许提供了这方面的一个范例。这项建议得到广泛支持。

258. 据认为，多式联运文书中的赔偿责任限额应大大高于《海牙规则》和《海牙—维斯比规则》确定的海事限额。据解释，如果承运人订约进行多式联运，就出现可能适用不同的赔偿责任限额的情况（从海运的每公斤 2 特别提款权到公路运输的每公斤 8.33 特别提款权，甚至空运的每公斤 17 特别提款权不等），那么承运人无论如何都将按运输期间适用的较高限额投保，条件是适用某种联网制度。有与会者回应说，限制赔偿责任的目的不是为了确保任何可设想的运输中在货物发生毁损或灭失时货物价值可以得到赔偿。据指出，限制赔偿责任的目的是为了确保可预测性和确定性。据认为，即使根据《海牙—维斯比规则》所规定的赔偿责任限额，大约 90% 的灭失和损坏都按照每件限额得到充分赔偿。据解释，在现代集装箱化运输的做法中，“件”的尺寸通常变得较小，普遍承认在集装箱化运输中，“件”的概念适用于集装箱中的单件货物，而不是指集装箱本身。还解释说《海牙—维斯比规则》中规定的每公斤限额仍然与集装箱装运的货物的平均价值相符，尽管有相当大的地区差异。与这种观点类似，有与会者指出，自通过《海牙—维斯比议定书》以来，海运业务的运费下降了，在确定赔偿责任限额时应将这种下降考虑在内。

259. 关于第 6.7.1 项最后一句话，据回顾，将这句话置于方括号内是因为必须决定任何强制性规定究竟应是单方面的强制性规定，还是双方面的强制性规定，即是否应允许当事双方中任何一方增加各自的赔偿责任(A/CN.9/WG.III/WP.21, 第 106 段)。注意到工作组前面的讨论情况（见上文第 214 段），并暂时商定将方括号从该规定中取消。

260. 关于第 6.8 款中责任限制权的丧失，据认为，对主张责任限制权者的“本人作为或不作为”的提法应改为该人的“作为或不作为”。据回顾，在工作组上一届会议上，为了与《海上旅客及其行李运输雅典公约》一致起见，也曾提出类似的建议。对此，有与会者指出，与《雅典公约》一致性的问题大多发生在货物和旅客在同一艘船上运输的情况下，据说这种情况相对较少。一个代表团主动提出编写一份关于文书草案与《雅典公约》一致性问题的研究报告，供工作组未来的一届会议讨论。

261. 普遍认为，对主张责任限制权者的“本人作为或不作为”的提法应在讨论是否可能增加关于承运人的受雇人或代理人故意过失的规定时讨论。赞成增加这样一项规定的意见认为，第 6.8 款处理货物灭失或损坏系由承运人的故意作为

或不作为造成的极端情况，在这种情况下，不应当允许承运人通过证明灭失或损坏系由受雇人或代理人而不是由承运人本人的作为或不作为造成而回避赔偿责任。对此，有与会者回顾，在工作组上一届会议上，曾经建议应当使关于限制赔偿责任的规则不能打破或者几乎不能打破，以便确保规则解释上的一致性 or 确定性（A/CN.9/525，第 88 段）。据指出，赔偿责任限制几乎不能打破将造成承运人更容易投保的情况。但是，还据回顾，虽然存在着一些实施这种不能打破的赔偿责任限额的国际文书的先例，但这种文书所依赖的限制金额较高（同上）。为了减轻与会者对承运人可能回避赔偿责任的关切，据指出，第 6.8 款项下“本人作为或不作为”的概念应理解为不仅适用于订约承运人，而且适用于每个参与履约方。经讨论后，工作组决定“本人”一词应置于方括号内，供以后继续讨论。

262. 有一项建议认为，文书草案应明确规定承运人的赔偿责任决不应超出货物价值。针对这一点，有与会者指出，第 6.2.3 项已经有了大意如此的规定。普遍认为在将来的草案中需要更明确地阐述本项规定的目的。

263. 另一项建议是，考虑到工作组就承运人是否可以限定托运人在运输单证中提供的货物说明而作出的决定，文书草案中关于赔偿责任限额的规定可能需要进行调整。如果由托运人对货物重量或件数进行这种限定，则文书草案应明确规定应当使用哪个重量和件数来适用赔偿责任限额。据建议，在这种情况下，应当忽略这种限定，这在很大程度上与目前做法中忽略“申报重量”条款一样。工作组注意到这项建议。

(e) 未确定事发地的损坏的处理

264. 考虑到工作组就赔偿责任限额进行的辩论，有一种意见认为，《海牙—维斯比规则》中规定的限额太低，不能作为不能确定毁损发生地情形下的缺省规则而被接受。与会者支持所提议的在第 6.7.1 项之后插入以下规定：“尽管第 6.7.1 项的条文已作了规定，但如果承运人无法确定货物究竟是在海运期间还是在海运前后的运输期间灭失或损坏的，则应适用管辖不同运输段的国际和国内强制性条文中最高限额的赔偿责任”。据解释，货物所受损坏通常是在收货地点发现，这就意味着，只有一小部分货物遭到了损坏（见 A/CN.9/WG.III/WP.

265. 除了在不能确定毁损发生地情形下应适用最高限额的赔偿的提议之外，还建议应修改文书草案以反映一项政策：如果承运人想避免适用最高限额的赔偿，就应当承担损害发生在哪一运段的举证责任。据指出，这项关于举证责任的政策是有道理的，因为比起托运人来，承运人处于可对航程中发生事件进行调查的更有利位置。

266. 为回答关于为何文书草案应作为一项缺省规则适用于不能确定毁损发生地的情形这个问题，有与会者重申，关于这件事的主要考虑应当是确保对不能确定毁损发生地的情形适用的赔偿责任制度的可预测性和确定性。

267. 在措词上，建议文书草案需要更明确地反映第 4.2.1 项项下管辖已确定毁损发生地情形的法律制度和第 6.7.1 项项下管辖不能确定毁损发生地情形的法律

制度。工作组请秘书处在拟订文书修订草案时，考虑是否需要使这两项规定更加一致。

267. 经讨论后，工作组决定上述提案应在方括号内反映出来，作为文书草案修订稿中一个可能的备选案文，供将来开会时审议。

注

¹ 《大会正式记录，第五十一届会议，补编第 17 号》（A/51/17），第 210-215 段。

² 同上，第 210 段。

³ 同上，第 211 段。

⁴ 同上，第 215 段。

⁵ 同上，《第五十三届会议，补编第 17 号》（A/53/17），第 264 段。

⁶ 同上，《第五十四届会议，补编第 17 号》（A/54/17），第 413 段。

⁷ 同上，第 414-415 段。

⁸ 同上，《第五十五届会议，补编第 17 号》（A/55/17），第 416-427 段。

⁹ 同上，《第五十六届会议，补编第 17 号》（A/56/17），第 319-345 段。

¹⁰ 同上，第 345 段。

¹¹ 同上。

¹² 同上，《第五十七届会议，补编第 17 号》（A/57/17），第 210-224 段。

¹³ 同上，第 224 段。