



联合国国际贸易法委员会
第四十一届会议

第 866 次会议简要记录

2008 年 6 月 16 日星期一下午 3 时在纽约总部举行

主席：伊列斯卡斯先生（西班牙）

目录

全程或部分海上国际货物运输合同公约草案的最后定稿和核准（续）

本记录可以更正。更正请在一份备忘录内，以一种工作语文提出，并反映在有关记录的印本上。更正应在本文件印发之日后一星期内送交正式记录编辑科科长（DC2-750, 2 United Nations Plaza）。

对本届会议各次会议记录的更正，将汇编成一份更正文件，在届会结束后随即印发。



下午 3 时 15 分宣布开会。

全程或部分海上国际货物运输合同公约草案的最后定稿和核准（续）（A/CN.9/642、A/CN.9/645 和 A/CN.9/658 和 Add.1-13）

第 6 条草案（特定除外情形）及“班轮运输”和“非班轮运输”的定义

1. **主席**注意到，第 1 条草案第 3、第 4 款中包含的“班轮运输”和“非班轮运输”的定义与第 6 条草案的内容有关。他认为委员会希望保留该条款草案及其相关定义目前的措辞。

2. **核准了第 6 条草案和第 1 条草案第 3、第 4 款的实质内容并将其交给起草小组处理。**

第 7 条草案（对某些当事人的适用）及“持有人”和“收货人”的定义

3. **主席**注意到，第 1 条草案第 10、11 款中“持有人”和“收货人”的定义与第 7 条草案的内容有关。他认为委员会希望保留定义及该条款草案目前的措辞。

4. **核准了第 7 条草案和第 1 条草案第 10、第 11 款的实质内容并将其交给起草小组处理。**

第 82 条草案（关于批量合同的特别规则）及“批量合同”的定义

5. **主席**建议，委员会应不按数字顺序继续讨论第 82 条草案，以便完成审议与公约草案适用范围相关的规定。他注意到，第 1 条草案第 2 款中所载的“批量合同”的定义与第 82 条草案的内容有关。

6. **Downing 女士**（澳大利亚）说，澳大利亚代表团坚持反对第 82 条草案的措辞及其背后的政策，无论是在辩论还是在书面文件中（A/CN.9/658，第 11-15 和 66-67 段，及 A/CN.9/WG.III/WP.88，附件）。

公约草案的目的是协调关于海上货物运输的法律；而第 82 条草案将破坏这个目的，因为即使是其提出者都预测说，批量合同规定顶多适用于 70% 的集装箱贸易。

7. 而且，《公约》的最终考验是在商业当事人之间能否实现公平平衡，而第 82 条草案没有通过这个考验。一般而言，政府和国际法有为弱势当事人提供保护的良好公共政策理由。其他所有处理货物运输的国际公约都提供这种保护，例如，通过规定强制性的赔偿责任而不是赔偿责任的上限。但是，第 82 条草案允许前所未有的合同自由，带来损害弱势谈判方的可能，通常是托运人（尽管并不总是如此）。澳大利亚代表团对目前形式的案文不太满意，继续支持其书面评论（A/CN.9/658，第 14 和 67 段）中所提议的修改意见。

8. **Elsayed 先生**（埃及）说，埃及代表团支持澳大利亚代表的声明。

9. **Talbot 女士**（新西兰观察员）称，新西兰代表团赞同澳大利亚的声明，并提请注意新西兰关于“批量合同”定义的书面评论（A/CN.9/658/Add.2，第 4-6 段）。

10. **Schelin 先生**（瑞典观察员）说，瑞典代表团支持该条款的现有措辞，相信为托运人提供了充分的保护。把合同自由这个问题与集装箱或船舶的具体数量联系起来会导致缺乏灵活性。

11. **Oyarzábal 先生**（阿根廷观察员）说，阿根廷代表团支持澳大利亚认为无法接受第 82 条草案目前措辞的立场，因为它为小国家的托运人提供的保护不足。尽管依据第 92 条草案，不允许对公约提出任何保留，但如果立场不灵活，打破僵局的一种办法是可能允许各个国家专门对第 82 条草案提出保留意见。

12. **Chatman 女士**（加拿大）说，加拿大代表团支持澳大利亚的立场并继续关注第 82 条草案和“批量合同”的宽泛定义。

13. **Czerwenka 女士**（德国）说，尽管德国代表团在特定情况下并不完全反对允许合同自由，但正如已在其书面评论（A/CN.9/658/Add.11,第 21 段）中说明的那样，德国关注第 1 条草案第 2 款中“批量合同”的定义太过模糊，让法官不能判定第 82 条草案是否适用特定事件。

14. **Miller 先生**（美利坚合众国）说，虽然美国有许多托运人，但美国代表团对实现发货人与承运人之间的利益均衡很感兴趣。美国代表团相信目前的草案满足了所表达的关切。在第三工作组（运输法）中，包括一些起初反对这项条款的代表团在内，有超过 30 个代表团¹支持把最终草案作为整套折衷办法的一部分。

15. **Hu Zhengliang 先生**（中国）说，中国代表团一再声明不满意第 82 条草案，部分原因是草案为小托运人提供的保护不足。而且，“批量合同”的定义太过宽泛，例如，它可能涵盖三个航程三个集装箱的运输安排。虽然公约草案允许减损实际可行，但合同自由应建立在谈判平等的基础上，而在现实中往往并不是这样。

16. **Slettemoen 女士**（挪威）说，挪威代表团倾向于保留该条款草案和“批量合同”定义目前的案文。

¹ 安哥拉、贝宁、巴西、布基纳法索、喀麦隆、刚果、科特迪瓦、刚果民主共和国、丹麦、萨尔瓦多、赤道几内亚、法国、加蓬、加纳、几内亚、几内亚比绍、意大利、毛里塔尼亚、纳米比亚、尼日尔、尼日利亚、挪威、波兰、塞内加尔、斯洛文尼亚、南非、西班牙、瑞士、泰国、多哥、英国、美利坚合众国和委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）。

17. **Delebecque 先生**（法国）说，尽管该项条款从一开始就充满争议，但法国代表团认为工作组达成的折衷办法是可以接受的，即使并不完美，法国代表团支持保留第 82 条草案目前的措辞。

18. **Cheong Hae-yong 先生**（大韩民国）说，韩国政府已经就批量合同的问题与国家产业和海事法的专家召开了几次会议。根据他们的观点，韩国代表团支持以更谨慎的方式对待批量合同，以便保护小托运人和承运人免受大承运人和托运人的过大压力。例如，如果公约草案允许关于批量合同的合同自由，大托运人就能对谈判能力处于弱势的承运人强加绝对的赔偿责任条款，剥夺了其依据《海牙-维斯比规则》对有关赔偿责任限额的保护。最大化承运人的赔偿责任，同时减少构成批量合同的货物量只会让托运人受益。即使特定辖区内的公共政策不允许在这方面对承运人不利的不公正合同，但一旦签署公约，国家法院就不会再把这种合同视为非法。并且，批量合同条款破坏了商业法的统一和可预见性，而这是公约草案的目的所在。韩国代表团赞同澳大利亚、加拿大和中国代表关于“批量合同”的定义应该包括门槛值的观点。

19. **Zunarelli 先生**（意大利）说，他赞成法国代表表达的观点；这个主题得到了广泛的讨论，他对在维也纳达成的折衷办法感到满意。

20. **Eriksson 女士**（芬兰观察员）说，芬兰国家当局对条款草案进行了研究，相信目前的措辞可以提供充分保护，确保合同双方得到平等对待；她倾向于维持不变。

21. **Peer 女士**（奥地利）说，尽管她会更倾向于不改变第 82 条草案的措辞，但她支持澳大利亚和德国提议努力澄清第 1 条草案第 2 款中“批量合同”定义。

22. **Sato 先生**（日本）说，他同意芬兰和法国代表的观点；第 82 条草案，特别是最近补充的第 2（c）和（d）款，给了托运人充分的保护。任何澄清“批量合同”定义的努力都会引起争议。为制定将会使定义不可改变的具体参量，就数额达成协议是不大可能的；类似“重大数量”的措辞只会使案文变得比目前的更模糊。

23. **Mayer 先生**（瑞士）说，他赞成法国和美国代表的观点。

24. **Lebedev 先生**（俄罗斯联邦）说，尽管他准备考虑“批量合同”新定义的任何提议，但他认为要达成让委员会所有成员都可以接受的解决办法的希望渺茫。第 82 条草案对贸易商、托运人和其他当事人都很重要，特别是在集装箱运输的情况下。它还建议，《公约》的方式一旦采纳，将应用到未来。通过将提及“增加或减少权利、义务和赔偿责任”纳入第 1 款中，起草人员寻求确保，如果诉诸法庭的未来案例涉及托运人或承运人滥用条约，那么将做出这样的推定，《公约》的目的是防止任意增加或减少赔偿责任。

25. 委员会核准了第 2 条草案（本公约的解释）的实质内容，它强调“考虑本公约的国际性、促进公约适用的统一和在国际贸易中遵守诚信的需要。”这一说明旨在为法庭在遇到澳大利亚代表所提关切的案例时提供指导。在缺乏“批量合同”新定义的明确建议下，他将倾向于维持第 1 条草案第 2 款和第 82 条草案不变。

26. **Ibrahima Khalil Diallo 先生**（塞内加尔）说，他所在地区的国家对第 82 条草案非常感兴趣。该草案目前的措辞反映了各代表团的关切，他认为没理由返回到那个敏感问题；现有案文可以接受。

27. **Bigot 先生**（科特迪瓦观察员）说，他赞成塞内加尔代表所表达的观点。

28. **主席**说，很明显，提议的对该草案的修订没有获得多数代表团的支持。

29. 核准了第 82 条草案和第 1 条草案第 2 款的实质内容并将其交给起草小组处理。

第 8 条草案（电子运输记录的使用和效力）

30. **主席**说，第 1 条草案第 14 至 16 款、18 至 22 款中包含的定义与第 3 章（电子运输记录）相关；但是，他建议委员会应该开始审议第 8、9 和 10 条草案，然后讨论第 1 条草案第 18 款中包含的“电子运输记录”的定义，其他定义留待与第 8 章（运输单证和电子运输记录）的草案联系起来审议。

31. 就这样决定。

32. 核准了第 8 条草案的实质内容并将其交给起草小组处理。

第 9 条草案（可转让电子运输记录的适用程序）和第 10 条草案（可转让运输单证或者可转让电子运输记录的替换）

33. 核准了第 9 条草案和第 10 条草案的实质内容并将其交给起草小组处理。

“电子运输单证”的定义

34. 核准了第 1 条草案第 18 款的实质内容并将其交给起草小组处理。

第 11 条草案（货物的运输和交付）

35. 核准了第 11 条草案的实质内容并将其交给起草小组处理。

第 12 条草案（承运人的责任期间）

36. **Czerwenka 女士**（德国）提请注意德国代表团关于公约草案评论的第 7 段（A/CN.9/658/Add.11），包括对第 12 条草案第 3（a）和（b）款拟议的修

订。对这些项的既有行文的印象是，如果根据合同开始最初装货之前收到了货物，运输合同方可以免除承运人的赔偿责任。德国代表团相信，承运人从接收到货物的地点开始就应负责，不应通过重新定义责任期间而逃避赔偿责任。

37. **Tsantzos 先生**（希腊）说，希腊代表团认为应在第 12 条草案第 3 (a) 和 (b) 款中“装载”和“卸载”后分别加上“船上”一词，以预防承运人免除在船上装卸时间之间最小责任期间的责任。

38. **Morán Bovio 先生**（西班牙）指出，第 12 条草案第 3 款的西班牙语版本中包含“sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 2”，而在其他语文的版本中提及的第 2 款被删除了。

39. 他认为大多数代表团不支持德国代表提议的修订；目前的措辞传达了起草人员的意图，应维持不变。

40. **Downing 女士**（澳大利亚）提请注意澳大利亚代表团关于公约草案的评论（A/CN.9/658，第 20-21 段），该评论表达了对第 12 条草案第 3 款的关切，草案可能让承运人能将其责任限制在钩至钩期间，因此为托运人提供的保护比现行的澳大利亚法律提供的少。澳大利亚代表团倾向于全部删除本款，但可能接受德国代表拟议的修订。

41. **Blake-Lawson 先生**（联合王国）支持德国的提议，他说目前形式的第 12 条草案并没有充分考虑这个事实，即收到和交付甚至占有是概念而不是像装载和卸载那样是发生的事实。海运承运人的责任并不一定以装载开始或以卸载结束。承运人认定的有效控制货物非常关键。第 12 条草案第 3 款的目的是预防人为否定承运人本已认定有效控制货物的合同手段。

42. 目前的案文没有考虑收货人的情况，与第 45 条草案相反，收货人通过拒绝接受交付，选择不采取有效控制。联合王国代表团相信，德国的修订可以更好地服务第 3 款潜在的规则，关于第 20 条草案，联合王国代表团赞同德国的关切。

43. **Elsayed 先生**（埃及）说，无法接受第 3 款现有内容，因为它可以有不同的解释，只考虑承运人的责任义务，而没有考虑第三方根据两者之间订立的事前合同的可能责任。

44. **van der Ziel 先生**（荷兰观察员）说，他认为第 12 条草案第 3 款完全可以接受。其目的是在公约草案中维持《海牙-维斯比规则》业已确立的承运人对钩至钩期间货物的灭失或损坏负有责任的做法。因此，第 3 (a) 款说明货物（尽管可以转让）接收的时间，必须不迟于装货前——换句话说，货物被挂上钩时——交付时间的规定不能在完成货物卸载之前。他不同意德国代表团认为第 3 款规定不正确的观点。

45. 既然公约草案既适用于多式联运和港到港运输，案文提及的“最初装载”和“最后卸载”，在港到港运输中自动指的是在船上和离开船。希腊提议的其他措辞因此没有必要。

46. **Chatman 女士**（加拿大）提议要么删除第 3 款，要么用德国拟议的措辞替代。

47. **Miller 先生**（美利坚合众国）说，他基本上赞成荷兰的观点。《公约》草案应促进任何行业目前的所作所为，因此应涵盖全部可能，包括钩至钩责任、港到港、甚至门到港。第 12 条草案第 3 款的目的是确保不发生滥用；但是大多数关心可能滥用的代表团正是那些反对该条款的代表团。德国的提议不是澄清，而是关于决定制订公约类型基本条款之一的讨论的完全重启。美国代表团相信，委员会应

该遵从工作组的意见，工作组花了大量时间制订摆在面前的这个可接受的折衷案文。

48. **Sato 先生**（日本）注意到，日本代表团对第 12 条草案第 3 款的解读同美国的类似。该条款的目的是确保同意的期间也可能更宽泛，包括港到港，甚至门到门，尽管草案禁止就责任期间比钩至钩期间短达成共识。德国的建议推翻了该项条款，完全改变了其实质。

49. **Czerwenka 女士**（德国）说，德国代表团建议是不要去改变第 3 款的实质，第 3 款围绕提议的修订进行阐释，即不打算回到《海牙 - 维斯比钩至钩的规则》，而是根据《联合国海上货物运输公约》，遵循《汉堡规则》的思路。她个人认为，《海牙 - 维斯比规则》与第 12 条草案第 3 款有很大不同，后者包含一个将允许承运人即使在直接占有货物时免除责任的规定。如果，正如荷兰提出的那样，案文的主旨是维持钩至钩规则，那么应该如在《海牙 - 维斯比规则》下那样进行处理，即，留待国家立法来规范免钩至钩 期间之外赔偿责任的合同自由。

50. 并且，第 20 条草案中，公约草案发展了一个全新的概念，将海运履约方的地位等同于合同承运人，使他们负同样的责任。这意味着，为第 12 条草案第 3 款之目的，如果合同承运人免除港口内的损失责任，那么就没有人对港口内发生的事件负责；而根据《海牙 - 维斯比规则》，至少有一方负责。

51. 如果第 3 款的钩至钩规则为更宽泛的责任期间规则代替，则责任期间必须明确，一旦承运人在港口范围内的陆地或运输工具中占有货物，承运人的责任就开始了，承运人不能通过责任期间的定义寻求免责。

下午 4 时 55 分会议暂停，下午 5 时 15 分复会。

52. **Mbeng 女士**（喀麦隆）支持德国提议的主旨，赞同第 12 条草案第 3 款目前的措辞没有反映其目的的看法。在定义责任期间时回到海牙 - 维斯比思路是一件令人遗憾的事。

53. **Zunarelli 先生**（意大利）注意到，目前的案文比《海牙 - 维斯比规则》有很大的改进。他不同意德国和其他代表团的解读：案文不允许承运人限制责任期间，但只是为保护托运人，让当事人同意，只要是在最初装货后或最后卸货前，在非承运人的人收到货物时，货物接收和交付的时间和地点可随时间不同而各异。在收到货物后，承运人在任何情况下都不能否认赔偿责任。承运人只能宣布另外一个人以托运人的名义收到了货物。目前的案文下，如果承运人将货物储存到仓库，承运人还将承担责任。

54. **Delebecque 先生**（法国）注意到，如果过去以实质条件而不是法律术语定义交付的提议——例如，有效转移或有效放置——被采纳，现在就不会有问题了。第 3 (b) 款寻求保护收货人，防止滥用。法国有保护性立法，即钩至钩条款将适用于被有效放置在收货人指定地方的货物，但其他国家可能没有这种立法，这使他们的关切可以理解。

55. **Miller 先生**（美利坚合众国）感谢德国代表团在其提出建议后解释理由，但他说美国代表团对目前案文的解读非常不同。承运人的责任期间将在运输合同中规定；如果承运人履行了公约范围之外的职能，其赔偿责任将由常常包含更高责任感的其他国家规则或制度决定。根据国家法律，将占有货物的人而不是承运人包括在生效合同内是适当的。当承运人履行责任而不是作为运输的提供者时，在公约草案中试图对承运人实施规则是不明智的。因此，德国的忧虑毫无必要。

56. **Alba Fernández 先生**（西班牙）说，将第 19 条草案中提及的人的部分纳入第 12 条草案第 3（a）和（b）款将模糊而不是澄清问题，因为它将引起读者的混乱，可能在未来的具体实践情形中造成问题。在西班牙代表团看来，第 12 条草案第 3 款关于承运人对货物的责任非常明确，因此应该保留。
57. **Schelin 先生**（瑞典观察员）指出，第 12 条草案第 3 款可以以两种方式解读。一方面，可以理解为，承运人在收到货物时，其赔偿责任开始，货物交付后赔偿责任终止；第 3 款只是预防运输合同在最初装货开始后规定接收时间或最后卸货完成前规定交付时间。另一方面，可以理解为古老的钩至钩规则，根据这个规则，承运人在货物接收之前或交付之后通过否认其在货物存储期间的责任，从而避免赔偿责任。瑞典赞成第一种解释，认为第 3 款仅是一种解释；但其他代表团的解释似乎不同。目前的措辞虽然模糊，但不能轻易改变；因此，瑞典代表团接受第 12 条草案第 3 款的现有内容。
58. **Cheong Hae-yong 先生**（大韩民国）说，韩国代表团也支持第 12 条草案第 3 款目前的版本。
59. **Gzerwenka 女士**（德国）赞赏瑞典代表团的解释。她不同意西班牙代表认为第 3 款是清楚的观点；对不同的代表团而言，它看上去清楚明白的方式也各不相同。这也是为什么有必要找到一种澄清该条款方法的原因，也许是以非正式磋商的方式；但是首先，关于第 3 款的确切含义，她需要一些说明。德国代表团可能接受意大利的解释，而它得到了瑞典的支持。如果工作组支持这种解释，她随时期待让该条款本身变得更清楚，至少让其含义在本届会议报告中更明确。会议无果而终将会非常遗憾。
60. **Slettemoen 女士**（挪威）说，挪威代表团对第 3 款的阐释与瑞典相同。
61. **Sato 先生**（日本）想知道，第 3 款中的规定无法阻止缔约国引入涵盖装货前和卸货后期间的强制性规定，这种澄清是否会解答德国提出的关切事宜。
62. **主席**问日本代表是否希望将这种澄清纳入本届会议的报告还是纳入公约草案的案文。
63. **Sato 先生**（日本）说，他指的是报告。但是，如果其他代表团希望将澄清纳入公约草案本身，日本代表团将考虑这个可能性。
64. **Miller 先生**（美利坚合众国）说，如果日本代表的意思是，公约草案中没有什么可以阻止缔约国引入涵盖承运人责任期间开始前的强制性规定，而这个期间可能是装货时，也可能是承运人的责任期间结束后的卸货时，但对于门到门或港到港的运输将会是在各个不同的地点，则美国代表团不反对将这种澄清纳入本届会议的报告。
65. **Sato 先生**（日本）肯定这就是他要表达的意思。
66. **van der Ziel 先生**（荷兰观察员）说，他有点困惑。毫无疑问，装货前和卸货后的期间显然可以由国家立法规范。他赞同德国代表认为案文本本身模糊的观点；必须采取各项努力消除这种模糊。对他而言，观点的不同相差不大。
67. **Morán Bovio 先生**（西班牙）支持荷兰代表所做的评论。他不明白，为什么他们在讨论国内法管辖下的问题，而这不在公约草案的范围内。
68. **Zunarelli 先生**（意大利）提议保留第 3 款目前的措辞，去掉“为确定承运人的责任期间”，将其直接放在第 1 款之后，甚至使其成为第 1 款的一部分。那么，就会很明显，第 3 款就不会减损第 1 款中说明的总则，而只是在起草运输合同时对合同方提出限制。

69. **Alba Fernández 先生**（西班牙）提议将第 3 款直接放在第 1 款后，在“不影响第 1 款的情况下”之前添加导言。意大利代表提议的这个变动可能是个解决办法。

70. **Eriksson 女士**（芬兰观察员）得到了 **Miller 先生**（美利坚合众国）和 **Hu Zhengliang 先生**（中国）的支持，建议小组应该以非正式磋商的方式来审议这个问题。她希望找到解决办法，从而为后代消除目前的模糊。

71. **主席**说，他认为，委员会希望对这个问题暂不作决定并举行非正式磋商。

72. **就这样决定。**

第 13 条草案（运输合同范围之外的运输）

73. **Elsayed 先生**（埃及）说，他不能理解委员会如何能让承运人签发运输合同没有涵盖的运输单证，在这种情况下，承运人不承担运送货物的责任。这项规定与公约草案旨在确保订立合同当事人的权利并确定他们的义务的精神不符。因此，应删除第 13 条草案。

74. **Downing 女士**（澳大利亚）赞同应该删除第 13 条草案。

75. **Delebecque 先生**（法国）说，第 13 条草案有许多问题，因为它不清楚，至少法文版本是这样，因

为这与公约草案的整体目标不符。法国已经表明了对这一主题的保留意见，支持删除本草案。

76. **Czerwenka 女士**（德国）说，关于第 13 条草案，德国代表团也有许多关切。在工作组的第二十一次会议上，德国代表团曾寻求澄清。目前的版本稍微好些，但仍有许多不确定的地方。提请成员国注意德国的书面评论（A/CN.9/658/Add.11，第 8 段），她说德国代表团最关心的是，如果是可转让的运输单证，则人们不清楚单证持有人从谁那儿可以要求交付货物。第 1 条第 14 款把运输单证定义为“在运输合同下签发的单证”。但第 13 条却完全在谈其他事，因此出现不确定的情况。最简单的选择是删除本草案，因为就公约草案的目的而言，它并没有必要。

下午 6 时散会。