



联合国国际贸易法委员会
第四十一届会议

第 867 次会议简要记录

2008 年 6 月 17 日星期二上午 10 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及核准（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。

08-38629 (C)



上午 10 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及核准（续）（A/CN.9/642、A/CN.9/645、A/CN.9/658 和 Add.1-13）

第 13 条草案（运输合同范围之外的运输）（续）

1. **Kim Bong-hyun 先生**（大韩民国）说，大韩民国代表团撤销了对第 13 条草案目前所用措辞的反对意见，支持批准该条款。
2. **Egbadon 先生**（尼日利亚）说，第 13 条草案毫无意义，因为承运人的责任没有延伸到运输合同期间之外。因此，尼日利亚代表团赞成删除该条款草案。
3. **Carlson 女士**（美利坚合众国）说，保留第 13 条草案实际上是为了托运人的利益，因为承运人只有“应托运人的要求”才能同意在运输合同范围之外运输。因此，某些代表团提出删除第 13 条草案有益于托运人的论点是没有根据的。恰恰相反，第 13 条草案应当以目前这种形式保留下来。
4. **van der Ziel 先生**（荷兰观察员）回顾，第 13 条草案是与第 12 条草案第 3 款是紧密相连的。后者决定了承运人的货物运输责任期间是按照运输合同从他们卸货时起一直到他们完成卸货时止。第 13 条草案对承运人的责任期间规定了两个例外：在不太常见的情况下，托运人要求得到一份到承运人并没有服务的特定目的地的单证；在更加常见的“商业运输”情况下，由于操作上的原因，收货人而不是承运人希望承担从卸货港到内陆目的地货物运输最后阶段的责任。
5. 因此，保留第 13 条草案是为了收货人的利益，因为删除该条款将使承运人不能兑现商业运输的要求，根据第 12 条草案第 3 款，承运人在运输的最后阶段要对货物负责。而且，第 43 条草案规定，运输单证构成了所有合同细节的确凿证据，但根据《海

牙-维斯比规则》，它只是关于货物的确凿证据，所以，在运输的最后阶段谁对货物负责可以通过合同来决定。

6. 有一个可能的解决方案，这就是删除第 13 条草案，并在第 14 条第 2 款中加上一句话，规定收货人和承运人可以就商业运输达成共同协议。然而，考虑到现在一些代表团对第 14 条草案第 2 款的措辞有反对意见，此项建议似乎不能被人接受。
7. **Ibrahima Khalil Diallo 先生**（塞内加尔）说，考虑到第 13 条草案的问题难以解决，塞内加尔代表团赞成删除该条款。
8. **Hu Zhengliang 先生**（中国）说，中国代表团赞成以目前这种形式保留第 13 条草案，因为实际中需要这种条款，特别是在多方式运输的情况下。很显然，托运人之外的第三方利益应当受到充分的保护，因为该条款草案要求一份运输单证或者一份电子运输记录，以具体说明合同或者运输没有涉及的运送。保留第 13 条草案将为海外贸易提供便利，尤其是在多方式运输情况下。
9. **Mayer 先生**（瑞士）说，瑞士代表团支持保留第 13 条草案，它体现了一种长期存在的惯例，即要求托运人持有单证以证明他们确实已将货物运送到了最终目的地。
10. **Elsayed 先生**（埃及）说，埃及代表团赞成删除第 13 条草案，因为其措辞与公约草案的其他条款不一致：它没有具体说明签约方的权利和义务，这实际上对托运人是有害的。
11. **Imorou 先生**（贝宁）说，第 13 条草案的法文本不清晰。而且，该条款草案本身也是不相关的，因为它所指的是运输合同范围之外的运输。
12. **Zunarelli 先生**（意大利）说，第 13 条草案目前的措辞与公约草案中的“运输单证”定义不一

致，尽管它反映了国际贸易的实际需要。因此，一种有用的做法可能是，保留目前的措辞，同时在后面附上一个说明，澄清承运人将代表托运人在货物运输的其余阶段担当运输代理人。

13. **Tsantzalos 先生**（希腊）说，希腊代表团支持以目前的形式保留第 13 条草案，以便澄清承运人的责任时期。

14. **Ndzibe 先生**（加蓬）说，加蓬代表团赞成删除第 13 条草案，因为它引起了这样的混乱。

15. **Bigot 先生**（科特迪瓦观察员）说，第 13 条草案的条款带来了许多困难。首先，虽然实际中有理由把处理运输合同范围之外的运输的各项规定都包含进来，但目前的措辞并没有清楚地表明所需的单一运输单证是不是多方式运输合同。公约草案中的“单一运输单证”定义可能会让各代表团更好地估量该条款草案的范围，并就申请运输货物的承运人和托运人得出结论。其次，仅仅因为他是一个申请货物运输的托运人，托运人的利益没有得到必要的保护。再次，没有澄清出具单一运输单证的承运人与提供运输但对此并不承担全部责任一方之间的法律关系。鉴于存在着这些困难，不应当保留第 13 条草案。

16. **Sato 先生**（日本）说，各代表团已经从理论和实践两方面表示了对第 13 条草案的关切。从理论角度讲，意大利代表团提出的建议已经被第三工作组（运输法）讨论过，但没有被采纳，因为各代表团都反对根据公约草案来规范运输代理的关系。至于实践方面，第 13 条草案目前的条款的目的是维护《海牙 - 维斯比规则》和《汉堡规则》下的现行商业惯例。令人遗憾的是，许多代表团仍然未能从这个角度来理解这些条款。但是，看到大韩民国代表团已经认识到这些条款的必要性是令人鼓舞的。

17. 虽然日本代表团支持保留第 13 条草案，但删除它并不意味着相关的商业惯例被废除了。基于这个原因，日本代表团不会强烈反对删除该条款草案。但是，删除它会导致目前的商业惯例在一定程度上的不确定性。无论如何，确保删除任何内容都不意味着废除目前的商业运输惯例才是重要的，荷兰代表团在前面就提到这一点。

18. **Malanda 女士**（刚果观察员）赞同科特迪瓦观察员就承运人出具的单一运输单证范围不清晰所表示的保留意见。因此，刚果代表团也赞成删除第 13 条草案。

19. **Møllmann 先生**（丹麦观察员）说，丹麦代表团把第 13 条草案的条款看作是把商业惯例编纂成法律的一种尝试，以确保托运人获得他们所需要的运输单证。虽然删除第 13 条草案并不意味着废除现行的惯例，但是，为了能有一个明确的规则，特别是考虑到荷兰观察员表示的关切，最好是保留现在的条文内容。在工作组做出政策决定之后，已经从以前的草案案文中特意删除了对代理问题的提及。由于这个原因，意大利代表团提出的提及运输代理的建议不是一个令人能接受的折衷意见，最好是保留现在的措辞。

20. **Sharma 先生**（印度）赞同第 13 条草案是建立在根据《海牙 - 维斯比规则》和《汉堡规则》形成的现行商业惯例基础上的，但他又指出，在公约草案中采用了不同的办法。尽管根据《汉堡规则》，承运人担当托运人的代理人，负责原承运人没有承担的货物运输，但是，根据第 13 条草案，承运人的责任期间则是用来澄清承运人对运输合同之外的运输部分不承担责任的职权范围。

21. 第 13 条草案的明显优点是，当承运人不能运输货物或者不愿意运输货物时，它允许托运人申请一份单一运输单证。在公约草案中保留这一原则不会

损害任何一方的利益。因此，印度代表团赞成按照现在这个样子保留第 13 条草案。

22. **Czerwenka 女士**（德国）说，解决有关第 13 条这种两难选择的办法就是，规定只有不可转让的运输单证才是可以接受的。她认为，这是一个证据问题，限制该条款的范围是一条可行的折衷途径，尽管德国代表团赞成将它删除。

23. **Sobrinho 女士**（安哥拉观察员）说，安哥拉代表团也赞成删除。

24. **Sato 先生**（日本）说，如果该条款按照提议重新起草，那将是一种明确的指示，表示签发可以转让的单证是完全禁止的。这便意味着完全背离了现行的惯例。在这种情况下，日本代表团更愿意删除该条款，因为德国代表团的建议对现行的惯例将产生巨大的影响。

25. **Mayer 先生**（瑞士）说，他支持日本表示的观点，因为它也没有看到这种限制会带来什么好处。

26. **Kim Bong-hyun 先生**（大韩民国）说，大韩民国代表团赞成按照起草的样子保留第 13 条案文。

27. **主席**说，委员会在第 13 条上遇到一个政策问题。在现阶段的讨论中，赞成删除第 13 条的在委员会成员中似乎占微弱多数，而其原文是在工作组中以协商一致方式商定的。然而，委员会还是第一次遇到以多数决定推翻工作组达成的协商一致意见情形的。从辩论中的发言口气来看，大多数代表团似乎都同意该条款的实质内容，但认为其表述方式很差，或者很难理解。然而，删除该条款将导致禁止适用长期存在的商业惯例。

28. **Zunarelli 先生**（意大利）说，他关切的是删除第 13 条可能意味着现行惯例与公约背道而驰。他认为，有两个可行的解决方案可以采用。第一，可以删除该条款，但委员会可以在其报告中做出以下说

明：它无意宣布该条款所涉及的长期存在的商业惯例不再适用。第二，一小部分委员会成员可以设法重新起草该条款，以便澄清其本意，可能需要通过增加一个所需合同类型的新定义。

29. **Elsayed 先生**（埃及）说，他支持第一种选择，删除该条款，同时附加一个有关现行惯例的说明。

30. **Schelin 先生**（瑞典观察员）说，他认为，与设法重新起草该条款相比，删除该条款，同时附带一个关于本意的说明，是一个更好的选择。

31. **van der Ziel 先生**（荷兰观察员）说，他认为意大利提议的第一种选择难以接受，因为委员会的报告是不可能被从业人员读到的，而《公约》是可以广泛获得的。他对删除该条款感到关切的是，一些做法因此在法律上变得不可能了，不允许有任何背离承运人最低责任期间的余地。委员会必须修改条款案文，或者接受删除带来的法律后果。

32. **Delebecque 先生**（法国）同意第 13 条草案的措辞是含糊的。条款案文应当具体说明托运人的速递要求是必须的，应当以肯定的语气陈述这一行动。

33. **Carlson 女士**（美利坚合众国）得到了 **Serrano Martinez 先生**（哥伦比亚）的支持。她说，美国代表团也对删除该条款表示关切，并且支持设法重新起草的建议。

34. **Ibrahima Khalil Diallo 先生**（塞内加尔）说，塞内加尔代表团拥护删除第 13 条草案。

35. **Hu Zhengliang 先生**（中国）说，既然辩论的目的是为了改进公约草案，参加非正式磋商的少数成员应当设法重新起草该条款，以便达到这一目的。

36. **Egbadon 先生**（尼日利亚）说，为了把贸易惯例提升到法律规则的水平上，责任和处罚都必须阐述清楚；该条款草案现在的案文没有这样做，所以应当删除。

37. **Slettemoen 女士**（挪威）和 **Talbot 女士**（新西兰观察员）支持重新起草该条款的建议，力求达成协商一致。

38. **主席**说，他认为委员会授权就第 13 条草案举行非正式磋商。如果还不能达成协商一致，将删除该条款草案。

39. **就这样决定。**

上午 11 时 35 分会议暂停，中午复会。

第 14 条（具体义务）

40. **Ibrahima Khalil Diallo 先生**（塞内加尔）说，第 14 条草案已经在工作组中得到了长时间的讨论。塞内加尔代表团连同其他一些非洲国家对该草案的标题和第 2 款表示了保留意见。标题“具体义务”没有反映出第 1 款的内容，该款描述了传统上由承运人履行的义务。因此，标题应当改为“一般义务”。应当删除第 2 款，因为它使得并非运输合同中一方的收货人要服从他并没有同意的规定。

41. **Imorou 先生**（贝宁）赞同塞内加尔代表所做的发言，并且建议把第 14 条草案和第 15 条草案合并到“一般义务”标题下。任何一个条款都不要提及具体义务；第 14 条中所列的义务是标准义务。

42. **Elsayed 先生**（埃及）赞成塞内加尔代表提出的建议，要求删除第 14 条草案第 2 款。他还建议把为货物作标记增加到第 1 款界定的义务中，并表明装载、安置以及相关义务都是由船主负责。

43. **Slettemoen 女士**（挪威）说，挪威代表团仍然更喜欢保留第 2 款现在的措辞。

44. **Malanda 女士**（刚果观察员）和 **Egbadon 先生**（尼日利亚）与塞内加尔和埃及代表团一起要求删除第 2 款。

45. **Delebecque 先生**（法国）注意到第 2 款涉及了承运人可以不履行某些义务，特别是装卸工作所依据的条款事宜。第 2 款可以解决《海牙-维斯比规则》下引发的这些条款是否有效的问题。英国上议院承认了这些条款，而其他地方，特别是法国的最高法院对这些条款表示了严重保留。第 2 款对这个问题采用了创新办法，并且从总体上承认这些条款的有效性。虽然这些条款在所谓的“不固定运输”业务中是完全可以接受的，在这些业务中船舶不按固定的航线或时间表来运营，但是，经过慎重考虑之后，法国代表团还是表示希望这些条款不要适用于固定航线运输。

46. **Zunarelli 先生**（意大利）说，标题“具体义务”的意思是说这些义务是具体制定的，准确地体现了该条款草案的内容，因此应当予以保留。所建议的标题“一般义务”是不正确的。第 1 款里不应当像有人建议的那样提及作标记，因为为货物作标记应由托运人负责，而不是由承运人负责。

47. 第 2 款反映了非班轮运输，而不是班轮运输中的常规做法。班轮运输中排除了托运人对诸如把货物装载和安置到船上等义务所负的责任，对这种合同应当持怀疑态度。因此，意大利代表团与法国代表团一起建议第 2 款应当限制在非班轮运输上。

48. **Mbeng 女士**（喀麦隆）同意塞内加尔代表团关于第 14 条草案中所列各项义务传统上都由承运人承担的意见，因此，不应当在标题中提到“具体”一词。喀麦隆代表团也很想知道为什么收货人应当为一个它并不是一方的合同承担责任，它与其他代表团一起要求删除第 2 款。

49. **Ngoy Kasongo 先生**（刚果民主共和国）说，刚果民主共和国代表团与其他非洲国家站在一起，要求删除第 2 款，并且同意塞内加尔、尼日利亚和喀麦隆代表团就修改标题提出的建议。委员会应当防

止由于过度使用标准条款公约草案提出实用规则的例外情况。

50. **Blake-Lawson 先生**（联合王国）说，联合王国代表团支持保留第 2 款，它给托运人和承运人就谁来装货达成协议留有余地。当该款与第 18 条第 3（一）款草案一起阅读时，免除了承运人的任何责任。联合王国代表团认为，这些条款在解决以前带有“船方不承担装卸费用”和“船方不承担装卸和积载费用”（FIO（S））条款的公约引发的问题方面是有帮助的且令人满意的。

51. **Sato 先生**（日本）说，日本代表团完全支持第 14 条草案第 1 款现在的措辞，并且对法国代表团的发言表示感谢，后者澄清了为什么第 14 条草案第 2 款是必要的，以及它是怎样体现出比当前情形有所改进的。虽然法国关于将第 2 款的适用范围限于非班轮运输的建议令人感兴趣，但船方不承担装卸和积载费用条款也在班轮运输中特别用于大型机械或其他特殊设备的运输。因此，最好是保留第 2 款现在的表述方式。在这种情况下，第 83（b）条草案可能是有帮助的。但第 82 条草案第 2（b）款下的要求过于严格，而且提供的保护也不够充分。

52. **Møllmann 先生**（丹麦观察员）强调，班轮运输不限于集装箱运输。一般来说，船方不承担装卸和积载费用条款在托运人比承运人更了解如何搬运货物的时候代表了一种合理的解决方案。丹麦业界代表引用的船方不承担装卸和积载费用条款适用于班轮运输的例子就是运输袋装咖啡，这种运输要求特定的通风条件。丹麦代表团赞成保留第 14 条草案第 2 款现在的措辞，在班轮运输和非班轮运输之间没有区别。

53. **Bigot 先生**（科特迪瓦观察员）赞成塞内加尔代表团提出的把第 14 条草案的标题“具体义务”改为“一般义务”的建议，因为这里提到的义务是典型

由承运人承担的义务，而不能视为具体义务。他注意到第 14 条第 2 款草案介绍了托运人与承运人之间可能达成的协议，根据该协议，托运人承担上述的一些义务。如果这种安排仅仅是非班轮运输中的常见做法，公约草案也没有打算对这种做法进行规范，因而可以得出删除第 2 款这一结论。还应当强调的是，该公约旨在规范运输不是销售。最后，假定发展中国家的经济情况像其本国这样——托运人占多数——而且额外义务意味着负担的话，那么，托运人与承运人责任之间达成公正的平衡是十分重要的。

54. **Mayer 先生**（瑞士）说，该条款草案现在的标题应当保留，因为它关注的是具体义务，而不是特殊义务。至于第 2 款，他同意把作标记增加到托运人义务中的建议，因为作标记一直都是托运人的主要任务之一，如同在《海牙-维斯比规则》等文书中所反映的那样。他坚决赞成把第 2 款整体保留下来。它不是一个例外条款：它反映了不仅在非班轮运输中而且在班轮运输中都长期存在的一个惯例，尽管在后一种情况下范围小一些。由于商业、技术和后勤原因，托运人经常承担承运人的一些责任。凡是托运人同意进行有限的“船方不承担装卸和积载费用”船运，仅仅是因为第 1 款强行规定装载期间出现的损坏赔偿责任由承运人承担，而把这种赔偿责任加在承运人身上是不公平的。

55. **Ndzibe 先生**（加蓬）说，他支持删除第 14 条草案第 2 款，因为它对托运人，特别是比较小的托运人构成了真正的危险。他还希望看到标题按照塞内加尔代表提出的建议进行修改。

56. **Traoré 女士**（布基纳法索）还得到 **Ousseimi 先生**（尼日尔观察员）和 **Sobrinho 女士**（安哥拉观察员）的支持，她赞成塞内加尔所做的发言。

57. **Downing 女士**（澳大利亚）说，基于其在书面意见（A/CN.9/658, 第 24 至第 25 段）中列出的原因，澳大利亚代表团赞成删除第 14 条草案第 2 款的建议。
58. **Morán Bovio 先生**（西班牙）说，保留第 2 款是至关重要的，因为它反映了一个甚至在班轮运输中也存在的商业惯例。在班轮运输的某些情况下，由托运人而不是承运人，搬运咖啡、起重机和游艇等一些需要特别关照的货物是十分重要的。删除第 2 款将会影响比较小的托运人对货物进行运输的能力。
59. **Schelin 先生**（瑞典观察员）说，他支持修改第 14 条草案的标题，因为该条阐述的义务具有一般性而不是具体性。他建议用“与货物有关的义务”来取代现在的标题。但是，他赞成保留第 14 条草案现在的措辞内容。此外，第 2 款也不应当限制在非班轮运输上。确实，在班轮和非班轮运输之间存在着一个灰色区域。这种运输常常被称为“行业航运”，在这种运输中，船只按照具体的时间表进出港口，并装载着特定种类的货物，托运人通常采用船方不负担装卸和积载费用条款。
60. **Carlson 女士**（美利坚合众国）说，美国代表团赞成保留第 14 条草案现在的表述形式，包括标题。第 2 款反映了现有的、实用的商业惯例。因为该公约草案的目的是为业界提供方便，所以试图限制已经存在了几十年的惯例是不适当的。
61. **Sharma 先生**（印度）说，他支持第 14 条草案现在这个样子，因为承运人义务的一般性从包含第 14 条的那章的标题就能看出来。第 1 款现在的表述方式很恰当，没有必要提及作标记，因为那通常是托运人的责任，而不是承运人的责任。至于第 2 款，虽然工作组在讨论该款时没有审议非班轮运输，但希望与承运人签订合同以便承担后者的一些标准义务的托运人不应当被阻止这样做。
62. **Peer 女士**（澳大利亚）说，澳大利亚代表团坚决支持保留第 14 条草案第 2 款。
63. **Cheong Hae-yong 先生**（大韩民国）说，韩国代表团赞成保留第 14 条草案现在的措辞。
64. **Sandoval 先生**（智利）说，第 14 条草案应当按照现在这个样子保留。作为铜和其他货物的出口国，智利并不是不赞成第 2 款，因为货物运输通常是以托运人与承运人之间的协议为基础的。
65. **Eriksson 女士**（芬兰观察员）对保留第 14 条草案，包括第 2 款现在的表述方式表示支持，它反映了非班轮运输和班轮运输中的一个商业惯例。
66. **Hu Zhengliang 先生**（中国）说，中国代表团坚决支持完整地保留第 14 条草案。第 2 款中的“可能同意”字样是指该款事实上是关于订约自由问题的。同样，它也不应当引发问题，因为托运人决不会被强制签订这种合同。
67. **Tsantzas 先生**（希腊）重申希腊代表团希望看到第 14 条草案完整地保留下来。但是，对标题并没有强烈的感觉。如果有一个替代标题委员会的大多数成员认为更令人满意的话，希腊代表团也会表示欢迎。
68. **Egbadon 先生**（尼日利亚）指出，第 2 款把责任延伸到了收货人，是一个特别令人不快的主张，因为收货人不是托运人与承运人订立的合同中的一方。如果公约草案要符合船运和货物利益的话，就应当删除该款。
69. **van der Ziel 先生**（荷兰观察员）说，第 14 条草案标题现在的措辞是令人接受的。第 2 款中使用了“收货人”一词，只是因为托运人与承运人之间的协议所涉及的条款是船方不负担装卸和积载费用条款；然而，协议本身只是托运人与承运人之间的协议。同样，第 2 款没有为收货人设定卸载义务。

70. **Berlingieri 先生**（意大利）说，他对第 14 条草案第 2 款和第 12 条草案第 3 款的兼容性表示质疑。他担心这两个条款今后可能引起解释上的歧义，特别是在舱内交货条款的情况下，在这种情况下，货物的接收通常设定在船上进行，根据第 12 条第 3 款，接收货物必须设定在装载前进行。

71. **Lebedev 先生**（俄罗斯联邦）说，非常重要的一点是，不仅要讨论第 14 条草案的法律方面，而且要讨论海上货物运输所涉及的经济、技术和财务问题。问题不仅仅是装货和卸货的义务问题，因为公约草

案的其他条款也涉及到这些义务，而是对财产的财务责任问题，如果所有的装卸工作都是由承运人自己，而不是由托运人或者收货人完成的话，这也不会引发问题。不幸的是，问题并非总是那么简单，因为由承运人装卸货物通常引起一些额外费用。第 14 条草案现在的措辞考虑到了海上运输引发的各种各样情形。正如其他发言者所指出的，它还反映了现在的实际惯例。由于所有这些原因，俄罗斯代表团赞成按照现在这个样子保留第 14 条草案。

下午 1 时 05 分散会。