



联合国国际贸易法委员会
第四十一届会议

第 868 次会议简要记录

2008 年 6 月 17 日星期二下午 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。



下午 3 时 10 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 14 条草案（具体义务）（续）

1. **Oyarzábal 先生**（阿根廷观察员）说，阿根廷代表团在力图解决非洲国家提出的特别关注时提出，在第 2 款中插入“货物的特殊性质如此要求”的文字，从而明确承运人或托运人可以规定只有货物的特殊性质如此要求时才由托运人负责货物的装载、处理、安置或卸载。他还提议将第 14 条草案的标题修改为“妥善地、谨慎地接收、装载、操作、积载、运输、保管、照料、卸载和交付货物的义务”，并将第 15 条草案标题中的“具体”一词删除，使之成为“适用于海上航程的义务”。

2. **Mayer 先生**（瑞士）说，第 2 款的目的是对第 1 款进行限制；并没有向收货人规定义务的意图。瑞士代表团在工作组就第 45 条第 2 款进行讨论时明确了这一点，该条最终被删除。收货人的所有责任应由国家法律管理。关于这一点，他向委员会提出工作组报告的第 148-150 段作为参考（A/CN.9/645）。

3. **Gzerwenka 女士**（德国）说，对条款草案标题的批评是有根据的；运输货物的义务不是承运人的具体义务，而是主要义务。因此德国代表团支持瑞典代表在晨会上（A/CN.9/SR.867）提出的将标题修改为“与货物有关的义务”之提案。

4. 她还同意意大利代表团在晨会上（A/CN.9/SR.867）的观点，即应着重考虑第 14 条草案第 2 款与第 12 条草案第 3 款之间的关系，因为这使得不可能取消装载与卸载货物的义务。但是，此两条之间的关系并不完全清晰，或许应进一步加以考虑。鉴于文字中已经包含了装载与卸载的具体规定，因

此，如果删除对收货人的提及，德国代表团支持保持目前第 14 条草案第 2 款的提法。与瑞士的阐述相反，德国代表团相信第 2 款给人的感觉是通过承运人与托运人的书面协定可以向收货人规定义务。

5. **Serrano Martínez 先生**（哥伦比亚）说，第 14 条草案第 1 款明确规定了承运人的义务，而不像《海牙-维斯比规则》在这方面含混不清。第 2 款反映出承运人与托运人双方的意愿是首要的，因为承运人与托运人可以达成协议，由托运人、跟单托运人或收货人履行某些具体义务。因此哥伦比亚代表团支持目前第 14 条草案的标题与内容。

6. **主席**说，鉴于没有获得广泛支持的提案，他认为大多数代表团赞同保留当前的文本。

7. **第 14 条草案基本获得通过并提交起草小组。**

第 15 条草案（特别适用于海上航程的义务）

8. **Elsayed 先生**（埃及）说，第 15 条草案起首部分中“谨慎”的含义不够充分，因为“谨慎”通常受很多标准的制约。因此他提议在“谨慎”后提及海运安全的主要标准。

9. **Amadou Kane Diallo 先生**（塞内加尔）说，正如其他代表团提议第 14 条草案的标题应涉及有关货物的义务那样，第 15 条草案的标题应涉及有关船只的义务。这样的措辞将更确切地表达所讨论的条款草案的内容。

10. **van der Ziel 先生**（荷兰观察员）说，荷兰代表团接受整个第 15 条草案。但是他希望介绍一下（c）项起草中的一些较小改动。当前的措辞意味着集装箱是船只固有的一部分；当事方在诉讼中提出此论点的例子不在少数。他提议将该项的开头修改为：“使并保持货舱和船舶所有其他载货处所以及

由承运人提供的装载货物的集装箱……”，以消除歧义。

11. 在第三工作组（运输法）第二十一届会议上，荷兰代表团与瑞典代表团提出修改“集装箱”的定义，使之包括公路与铁路货运车辆。工作组已经决定在所有出现“集装箱”的条款中考虑其定义的适当性。在第 15 条草案之（c）项中没有考虑扩大此定义的适当性。因此他提议在考虑第 15 条草案时应考虑“集装箱”定义的修改。

12. **Tsantzos 先生**（希腊）说，为获得国际社会的广泛接受，新公约应保证权利与责任的公平、平衡，从而保证货运合同各方公平分担风险。但是，第 15 条草案在承运人与托运人之间形成了利益的平衡。

13. 希腊早已表示对将承运人履行有关船只适航性之谨慎义务扩大至整个航程持保留态度。如其对公约草案（A/CN.9/658/Add.10, 第 4 段）之书面评论中所述，由于这一因素及其他新因素，承运人在新公约下将承担比当前国际惯例（即《海牙-维斯比规则》）规定的责任更大的责任，将使各方分担的风险发生转移。因此，希腊代表团希望公约草案中不包括该义务。但是，这并不代表他试图在此时重新发起争论。希腊代表团支持荷兰代表团进行较小改动的提议。

14. **Bigot 先生**（科特迪瓦观察员）希望了解秘书处是否能够查看条款草案的法语版本，尤其是（c）项，因为目前的措辞不够清晰。

15. **主席**说，已经注意到此项请求。

16. **Mollmann 先生**（丹麦观察员）就荷兰代表的发言发表意见说，根据他的记忆，工作组同意对“集装箱”定义本身不做扩充，而是逐条核查该定义的准确性，并在有需要的文中加入公路或铁路货运车

辆的内容。此内容在所讨论的条款草案中并非没有必要，因为由承运人向托运人提供公路或铁路货运车辆是很罕见的。即，如果存在——或将存在——这种情况，则公路或铁路货运车辆应与集装箱同等对待。丹麦代表团因此支持荷兰代表团的提议，对第 15 条草案（c）项中的定义进行扩充。同时，丹麦代表团完全支持荷兰代表团对草案进行较小改动的提议。

17. **Kim Bong-hyun 先生**（大韩民国）支持荷兰观察员提出的起草方面的改动提案。

18. **Berlingieri 先生**（意大利）说，意大利代表支持荷兰代表团的第一项提案，即，在第 15 条（c）项中提及“使并保持货舱和船舶所有其他载货处所以及由承运人提供的装载货物的集装箱……”。但是不提倡在第 15 条草案中提及公路或铁路货运车辆，无论在别处如何适当，因为由承运人提供此类运输工具并不常见。

19. **Carlson 女士**（美利坚合众国）说，美国代表团可以支持荷兰代表团的第一项提案，但希望对提及的公路或铁路货运车辆之确切措辞加以澄清。

20. **Sharma 先生**（印度）说，丹麦与意大利代表团的观点是正确的：工作组的意见事实上是不对“集装箱”的定义进行更改以便将公路与铁路货运车辆包括在内，而是逐条决定是否包括该内容。第 15 条并不为此类内容提供依据，因为由承运人提供公路或铁路货运车辆的情况非常罕见。

21. 关于起首部分的“承运人应……谨慎处理”之阐述，他想知道，承运人的义务是谨慎处理还是实际上按（a）、（b）和（c）项中所列条目行事，即，使船舶适航并保持适航状态等。

22. **Oyarzábal 先生**（阿根廷观察员）说，承运人所承担谨慎处理之义务似乎是有关方法的义务。阿

根廷代表团认为，该义务应为下列结果之一：承运人应保证船舶适航，并对不能保持适航状态所造成的后果负责。

23. **Tsantzos 先生**（希腊）说，希腊代表团可以支持荷兰代表团的提议，但不支持对“集装箱”的定义进行更改。

24. **Mayer 先生**（瑞士）说，瑞士代表团支持荷兰代表团的第一项提议，这样可以避免索赔人声称集装箱是船只的一部分。否则应保留条款草案当前的措辞，尤其是“航行中”之语句。必须在整个航行中遵守谨慎处理的要求是海运法的重大改进。

25. **Sato 先生**（日本）说，荷兰代表团的第一项提议并不是本质上的更改，而是对确保集装箱并非船只固有部分的必要澄清；日本代表团可以支持此提议。日本代表团还可以支持第二项提议的本旨，但更希望通过在（c）项下增加公路与铁路货运车辆的内容，而不是通过更改“集装箱”的定义来实现。由承运人提供公路或铁路货运车辆确实很少发生，但如果确实发生这种情况，承运人有义务保持其适当状态。

26. **Elsayed 先生**（埃及）说，埃及代表团同意荷兰代表关于措辞应与普遍情况一致的意见。他提议，（c）项下首次出现的“装载货物的”一句应删除。

27. **主席**说，他认为委员会核准更改第 15 条草案（c）项第 1 部分的提议，使之成为：“使并保持货舱和船舶所有其他载货处所以及由承运人提供的装载货物的集装箱……”。但是，似乎并没有达成赞成其他修改的共识。

28. **修改后的第 15 条草案基本通过。**

第 16 条草案（可能形成危险的货物）

29. **Elsayed 先生**（埃及）提议，应在第 16 条草案结尾增加一条限制性条款，说明承运人为规避条款规定措施之责任，必须声明其并不知道货物的危险性或潜在危险性；如果承运人采取了对货物造成损害的措施，则必须证明该措施的合理性，并解释为何没有采取较为缓和的措施。

30. **Czerwenka 女士**（德国）说，问题似乎是第 16 条草案赋予承运人很大的破坏货物的决定权，因为第 18 条草案第 3 款（o）项免除了承运人对“根据第 16 条和第 17 条所赋权力”采取的行为承担责任。但是，如果承运人接收了货物，并且托运人已按第 33 条草案规定将货物的危险性质通知承运人，而承运人并未采取适当措施的，则承运人似乎应当对因货物的危险性或可能的潜在危险性而在后来破坏货物的行为承担责任。德国代表团因此可以支持承运人为规避责任必须声明其事先并不知道货物的危险性质的提议。而对所采取措施合理性的证明应属于诉讼阶段。

31. **Mayer 先生**（瑞士）说，该体系总体上清晰、公正。第 16 条草案为第 4 章的一部分，第 4 章规定承运人的义务本质上为保持船舶适航状态并妥善照料货物。条款草案简单阐述了破坏货物的行为并不一定违反承运人的义务。另一方面，第 5 章是关于承运人对灭失、损坏或延迟交付的责任的，也涉及了刚才提出的问题。

32. 第 16 条草案并不适用于贸易中经常运载的那些有危险性质的货物，而适用于在运载途中实际上有危险性或可能有潜在危险性的货物。在此情况下，承运人有义务采取行动保护船舶、船员与其他货物，甚至采取必要的牺牲货物的行动。虽然第 18 条草案第 3 款（o）项规定承运人可以免除责任，但承运人不能免除第 16、17 条草案规定的对行动合理性的检查，或第 18 条草案第 4、5 款规定的其他检查。此外，如果托运人按照第 33 条草案已适时通知

承运人将运载货物的危险性质，则承运人不能对托运人提起责任诉讼。因此，承运人损坏或破坏货物的决定要经过多种检查，没有必要对第 16、17 条草案的文字进行更改。

33. **Sato 先生**（日本）说，日本代表团认为体系整体上看很恰当，不需要更改。承运人经托运人通知货物危险性质后接受货物，承运人毫无疑问负有采取妥善安全措施的义务，并且如果承运人造成被迫对货物进行毁坏或破坏之情形，根据第 18 条草案第 4 款（a）项，承运人应负责任，尽管第 3 款（o）项有免除责任之规定，并且第 16 条和第 17 条草案赋予了承运人权力。

34. **Berlingieri 先生**（意大利）说，应考虑两种情形。如果承运人知道有潜在危险性的货物被装载上船而后来在海上被牺牲掉，并且承运人不能证明航程中危险不断上升，则按第 18 条草案，承运人应负责任。但是，如果情形发生变化，货物面临的理论上的危险变成现实——例如，货物发生爆炸或着火——并被牺牲掉以防止进一步伤害，那么承运人负有责任就相当于把托运人的责任转移到承运人身上，这是不能接受的。第 16 条草案应不予变更。

35. **Elsayed 先生**（埃及）说，第 16 条草案考虑了一种情形，即承运人没有意识到货物的潜在危险性；这与第 18 条草案中的情形有很大差别。委员会需要决定条款草案如何反映这种差别。

36. **主席**注意到修改提议似乎没有得到足够的支持。

37. **第 16 条草案基本通过并提交起草小组。**

第 17 条草案（海上航程中牺牲货物）

38. **Downing 女士**（澳大利亚）提请大家注意澳大利亚代表团提交的公约草案评论（A/C.9/658）第 28

至第 30 段。她说，第 17 条草案比《海牙-维斯比规则》或《汉堡规则》对该问题的处理范围更广，相对目前的国际法而言对托运人的保护程度会更低。

39. **第 17 条草案基本通过并提交起草小组。**

下午 4 时 30 分休会，下午 5 时复会。

第 18 条草案（责任基础）

40. **Ibrahima Khalil Diallo 先生**（塞内加尔）提请大家注意安哥拉、贝宁、布基纳法索、喀麦隆、刚果、科特迪瓦、刚果民主共和国、赤道几内亚、加蓬、加纳、几内亚、几内亚比绍、马里、毛里塔尼亚、尼日尔、尼日利亚、塞内加尔与多哥提交的公约草案评论（A/C.9/658/Add.1）第 8 至 12 段。他说，冗长的讨论最终聚焦在第 18 条草案的措辞上，在此期间，这些国家的立场没有改变。塞内加尔所在分区域的大部分国家遵循《汉堡规则》，而《汉堡规则》的措辞与公约草案有所区别。长期以来，航运业取得了巨大的技术发展，第 3 款所列之例外情形已不再适当，而且对航运业，尤其是小规模托运人是不利的。该条草案第 2 款已为承运人提供了足够的保护，而第 3 款应删除。

41. **Elsayed 先生**（埃及）说，埃及代表团倾向于第 3 款以“除非索赔人证明承运人有过失……”之措辞开头；但是，正如塞内加尔代表提议的，最佳方案是将第 3 款整体删除。

42. **Downing 女士**（澳大利亚），提请大家注意澳大利亚代表团提交的公约草案评论（A/C.9/658）第 31 至第 37 段。她说，她意识到工作组在条款草案上花费了大量时间，而责任问题也非常复杂。但是，澳大利亚代表团与塞内加尔代表一样关注第 3 款列出的例外情形。《海牙规则》和《海牙-维斯比规则》列出了类似的情形，但第 3 款的措辞与之不同，需要法庭进行解释。另外，举证之责任对于索赔人来

说更为艰巨，尤其涉及到船舶的不适航性。比例责任经常被用作拖延策略；如澳大利亚代表团评论的第 37 段所述，当存在两个或两个以上造成灭失或损坏的原因，其中一个原因为不适航时，当前的文字对于由谁负责举证并没有指导性。

43. **Chatman 女士**（加拿大）说，加拿大代表团的立场与澳大利亚和塞内加尔代表一样没有改变。加拿大广泛咨询了本国的航运业，他们的观点是第 18 条草案将使托运人举证的责任极其艰巨。尤其应该对第 5 款进行修改，将有关不适航性的举证责任归于承运人，而不是托运人。

44. **Imorou 先生**（贝宁）、**Ndzibe 先生**（加蓬）、**Sobrinho 女士**（安哥拉观察员）、**Bigot 先生**（科特迪瓦观察员）和 **Ousseimi 先生**（尼日尔观察员）赞同塞内加尔代表所作的陈述。

45. **Tsantzos 先生**（希腊）说，希腊代表团表示对目前条款草案的支持，虽然他希望重申希腊代表团对从所列例外情形中删去“海运过失”的关切。

46. **Slettemoen 女士**（挪威）说，挪威代表团认为第 18 条草案从各方面来说都是公约草案的核心。目前的措辞是多年以来艰苦协商的结果，虽不完美，但不应更改。

47. **Blake-Lawson 先生**（联合王国）、**Mayer 先生**（瑞士观察员）和 **Hron 先生**（捷克共和国）说，第 18 条草案应保持目前的完整性，第 3 款不应删除。

48. **Czerwenka 女士**（德国）说，她对希望修改条款草案的代表团的关切表示理解。如塞内加尔代表所指出的，第 3 款所列内容并非现代法律的范例。德国代表团倾向于更清晰、更简短的文字，但准备支持大多数人的观点，无论是什么观点。

49. 在她看来，澳大利亚的书面评论（A/CN.9/658）第 37 段表达的关切在第 18 条草案目前的文字

中已经作了回答。条款草案第 5 款清楚说明，在诸如澳大利亚的评论第 37 段提到的情形下，对谨慎处理的举证责任归于承运人，虽然澳大利亚对措辞提出的修改更为文雅。德国代表团准备同意该提议，但也可以同意目前的条款。

50. **Sato 先生**（日本）建议，为保持连贯性，“包括”一词应从第 5（a）（三）款中删除，并对该节进行重新表述，使其反映出已经通过的、对第 15 条草案（c）项的修改。日本代表团随后准备核准第 18 条草案。

51. **Cheong Hae-yong 先生**（大韩民国）说，虽然韩国的航运业强烈赞同在第 3 款所列例外情形中恢复“海运过失”一项，但韩国代表团与希腊代表团和瑞士代表团一起呼吁通过目前的条款草案。

52. **Elsayed 先生**（埃及）说，按照成文法和习惯法，承运人的责任并不基于谨慎处理，而基于结果。埃及代表团提议的修改将在承运人有过失时保护托运人的权利；如果提议不能获得通过，则条款草案应被删除，以使各缔约方之间的平衡不被改变，或削弱所有代表团希望维护的原则。

53. **Egbadon 先生**（尼日利亚）说，他赞同其他非洲国家代表团的意见。如果通过当前的第 3 款，将全盘否定公约草案前面的条款中所取得的所有成果，尤其是建立了承运人义务条款的第 4 章。他敦促各代表团考虑文件 A/CN.9/658/Add.1 第 12 段提议的修改。

54. **Schelin 先生**（瑞典观察员）说，与德国代表一样，他倾向于使第 3 款的文字更简短；但是，他很清楚委员会目前拥有的文本经历了冗长的争论和敏感的妥协。日本代表的建议很有价值；瑞典代表团提议删除第 5（a）（三）款中的括号，“包括”一词应改为“和”。

55. **Berlingieri 先生**（意大利）支持目前的文本，他向提议修改的代表团解释说，关于义务的第 4 章和关于责任的第 5 章显示出了整体上的妥协，应放在一起理解。第 4 章中，与《海牙-维斯比规则》不同，承运人的义务在整个航程中是连续的；在公约草案的责任体系中删除了《海牙 - 维斯比》的两个基本免责——航程过失和船舶管理过失，这非常有利于托运人。
56. 关于提议删除的第 18 条第 3 款有一个误解：第 3 款所列例外情形并非免责，而是举证责任的逆转情形。也许这不是习惯做法，但却是基于常识，当然也没有过时。列出例外情形的目的是在灭失或损坏的成因可能是超出承运人控制范围之外的事件的情况下逆转举证责任。这可以达到某种平衡，因为条款草案允许托运人证明有不同的成因，或证明是承运人的过失导致了灭失或损坏。该文本当然与国内运输法不冲突，国内运输法通常基于过失而不是严格的责任。
57. **Lost-Sieminska 女士**（波兰）、**Talbot 女士**（新西兰观察员）和 **Sandoval 先生**（智利）同意目前的文本，并支持日本和瑞典提出的对第 5（a）款的技术性修正。
58. **van der Ziel 先生**（荷兰观察员）说，第 18 条中折衷的措辞极大地改变了利益平衡，对货物有利，没有必要对已经确定的文本进行修改。因此他支持目前的文本，并赞同日本提议的为保持连贯性所作的修正。
59. **Baghali Hamaneh 先生**（伊朗伊斯兰共和国）表示对第 18 条坚决持保留态度，他说，应对其进行修改以平衡承运人与托运人的利益。第 3 款应删除，因为其为承运人免责提供了太多理由。他还倾向于删除第 5 款；如果索赔人证明其过失，承运人应负责。而且，第 4 款也应进行修改，使托运人处于更公平的地位，并在承运人援引第 3 款所列内容进行辩护时，使托运人免除繁重的反驳不适航之声称的举证责任。
60. **Carlson 女士**（美利坚合众国）支持意大利和荷兰的评论，她赞同保持当前文本并加入日本提议的技术性修正。委员会经过多年的协商才制定了文本，是一系列妥协的本质部分；引入任何可能导致公约草案失败的修订都是令人惋惜的。
61. **Alba Fernández 先生**（西班牙）支持意大利、荷兰和美利坚合众国的评论，他说，第 18 条目前的措辞应保留。第 18 条维持了有关承运人和托运人责任的传统规则以及其他海运、空运及公路运输条约对举证责任的处理。西班牙在任何情况下都不同意消除证明船舶不适航之可能性的必要。
62. **Imorou 先生**（贝宁）同意意大利代表团关于规则应基于常识的陈述，他不同意第 18 条第 3 款所列例外情形并非免责的说法；他认为这些是经过掩饰的免责。非洲国家基本都是海运国，它们的托运人自然会把潜在事故归罪于承运人。
63. **Malanga 女士**（刚果观察员）说，与其他非洲国家一样，她相信，第 18 条并不像所说的那样平衡。她尤其支持删除第 3 款，该款为承运人解除责任提供了太多理由。
64. **Hu Zhengliang 先生**（中国）注意到了第 18 条的重要性，他说，该文本是工作组长期讨论的结果，应予以保留，并加入日本提议的技术性修正。虽然中国的航运业对第 3 款整个列表并不满意，但中国代表团仍赞同对其予以保留，因为列举的例外情形将真正解决实践中的不确定性。
65. **Eriksson 女士**（芬兰观察员）说，虽然对这一复杂的最终条款不是很满意并更期望对文字进行改进，但芬兰代表团同意目前的文本。但是，她相

信，在委员会的报告中强调早先由意大利做出的关于第 3 款并非罗列一系列免责，而是转移举证责任的解释是十分重要的。

66. **Molman 先生**（丹麦观察员）注意到，在对工作组经过敏感的妥协后达成的文本进行任何改动前应取得坚定的共识。他说，丹麦代表团因此同意目前的文字。日本对之提出的修正在此意义上不应被视为更改。

67. **Serrano Martínez 先生**（哥伦比亚）说，第 18 条的基本设想是，承运人有义务按货物接收时的相同状况交货，这是结果的义务，也是保证的义务。就最具争议的问题列举免除承运人责任的例外情形因此十分重要，尤其因为根据《海牙-维斯比规则》很难区别承运人的责任是客观还是主观，是否会有过失的假定或证明。哥伦比亚代表团因此赞同整体上保持目前第 18 条的措辞。

68. **Ngoy Kasongo 先生**（刚果民主共和国观察员）说，第 18 条的文字可以改进，工作组多年后完成的这项工作应由委员会继续推进。公约草案的所有关

键条款都成为了激烈争论的焦点，却没有形成适当的利益平衡。如果保持目前的文字，承运人责任的基本概念就变成相对的了。他完全同意举证责任应基于常识的概念。第 3 款所列例外情形对保险公司而言是福音，但对非洲国家的经济不利，应该删除。

69. **Sharma 先生**（印度）注意到，责任问题从一开始就是工作组考虑的中心。在注意到《海牙-维斯比规则》列出的免责在后来的《汉堡规则》中被删去时，工作组认为该列表在当时很有成效，大多数国际立法都加以采用。印度认为这一艰难达成的妥协文本除第 5 (a) 款的技术性修正外，应予保留。

下午 6 时 05 分散会。