



联合国国际贸易法委员会
第四十一届会议

第 876 次会议简要记录

2008 年 6 月 23 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。

08-39361 (C)



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；A/CN.9/XLI/CRP.5）

第 81 条草案（一般规定）（续）

1. **主席**邀请委员会审议德国、奥地利、瑞士和澳大利亚代表团提出的第 81 条草案拟议修正案（A/CN.9/XLI/CRP.5）。

2. **Gzerwenka 女士**（德国）在介绍该提议时说，公约草案在第 31 条草案中规定了托运人对承运人赔偿责任的依据，但没有设定赔偿责任的资金限额。为了让托运人与承运人之间更为平衡，提出建议的提案国认为，运输合同的双方应当可以选择就托运人赔偿责任限额达成一致。严格的赔偿责任尤其应当如此，在许多国家的国内法中赔偿责任都有限额。由于工作组未能就这样一个限额达成一致，提案国认为，公约草案应当允许双方通过协商解决这个问题。

3. 关于第 81 条草案中“限制”一词指的是赔偿责任的资金限额还是义务的修订，已经展开了一些讨论。为了提供明确的解释，提案用“减少”一词代替了第 2（a）和（b）款中的“限制”。还将加入新的第 2（c）款，其表述如下：

“但是，运输合同可以就托运人、收货人、控制方、持有人或者单证托运人对违反义务所负的赔偿责任限额做出规定，前提是索赔者没有证明，违反义务所造成的损失是由声称有权限制赔偿责任的人的个人行为或疏忽导致的，这种行为或疏忽是故意造成损失或是鲁莽而为，并且知道可能造成这种损失。”

4. 法国代表指出，即使是合同商定的限额也不应适用于托运人一方故意处置不当的情况。针对法国

代表所表达的关切，加入了本句中“前提是”之后的半句，这体现了第 63 条草案（赔偿责任限制权的丧失）的表述。

5. **Miller 先生**（美利坚合众国）说，尽管他很高兴地看到德国代表团认识了合同自由带来的好处，但他认为，委员会已核准其实质内容的第 82 条草案（关于批量合同的特别规则）提供了一个适当的途径，对公约草案没有涉及的赔偿责任限额做出规定，因为批量合同的当事方最有可能就托运人赔偿责任限额达成一致。此外，建议中设想的限额类型甚至比托运人在第 82 条草案下的限额类型还要宽泛，而第 82 条草案包括了不可能减损的超强制性条款。因此，美国代表团不接受这个建议。

6. **Halde 女士**（加拿大）和 **Talbot 女士**（新西兰观察员）支持该建议。

7. **Sato 先生**（日本）说，总的来说，日本代表团欢迎关于托运人赔偿责任和合同自由的灵活性。但是，他希望提案国说明，是否如美利坚合众国代表所述，该提案允许完全的合同自由，即使是关于危险货物的运输。这就涉及到一个公共政策问题；第 82 条草案第 4 款明确规定，即使是在批量合同的情形下，第 82 条第 1 款核准的减损也不适用于第 30 条和第 33 条规定的权利和义务，或因违约行为而引起的赔偿责任。如果该提案的目的是允许此类减损，那么将引起对先前假设的质疑，会改变日本代表团对第 30 条和第 33 条草案的理解。

8. **Ibrahima Khalil Diallo 先生**（塞内加尔）说，在所有限制托运人赔偿责任的努力都失败后，允许以合同的方式加以限制是危险的，因为收货人的利益可能得不到保障。更为可取的办法是保留第 81 条草案当前的形式，在出现争端的情况下，允许法庭来裁决赔偿责任限额。

9. **Schelin 先生**（瑞典观察员）说，他支持这一提案，这会让双方当事人受益。尤其是，对赔偿责任设定限额的备选办法将允许货物保险人来承担赔偿责任，这也会让承运人受益。但是，鉴于该提案的公共政策影响，第 82 条草案的超强制性规定应转至第 81 条草案，其方式是加入一项声明，大意是新条款不适用于第 30 条和第 33 条所述情形。

10. **Downing 女士**（澳大利亚）作为该提案的提案国发言，她强调，在各国的国内法中，严格的赔偿责任通常都有限额；提案允许当事人商定限额，一般来说，会与货物保险值相当。她不认为会经常使用这个备选办法，但应当做出这样的规定。

11. **Mbiah 先生**（加纳观察员）说，为了让条款更为清楚，他对该条草案第 2（a）和（b）款的拟议变更表示欢迎。但是，拟议的新条款是一个“太小，太晚”的问题。谈判期间，多个代表团表示，他们希望设定托运人赔偿责任的限额。他们的立场没有得到多数代表团的认可，当前这个以合同自由方式提出的建议也没有解决他们的关切。条款草案应保持当前表述。

12. **Czerwenka 女士**（德国）解释说，拟议的新条款旨在为设定赔偿责任限额提供选择，甚至是在危险货物情况下的严格的赔偿责任。如果当事人之间的协议不公平，可将此事提交法院。她不同意塞内加尔代表的解释；在她看来，第 81 条草案第 2 款当前的表述不允许为赔偿责任设定限额，甚至不允许由法院来设定限额。第 81 条草案第 1 款确实是允许增加承运人的赔偿责任；如果能更明确地解释这个问题，德国代表团不会反对。

13. 第 82 条草案允许当事方就多于或少于公约草案规定的权利、义务和赔偿责任达成一致。第 82 条草案第 4 款中包含的超强制性条款非常必要，因为第 1 款至第 3 款允许对公约有非常广泛的减损，但第 81

条草案的拟议修正案在范围上更为狭窄。它们不允许当事方变更其义务或赔偿责任，仅是对赔偿责任设定了资金限额。

14. **Mollmann 先生**（丹麦观察员）回顾说，在第 32 条草案范围内也出现了类似问题。丹麦代表团在谈判期间表示，公约草案应平等对待托运人和承运人；反对第 81 条草案第 1 款允许增加承运人义务的可能性。新提案使处于强势的托运人有可能限制自己的赔偿责任，而增加承运人的赔偿责任，这将增加业已存在的不平等。

15. 此外，提案的措词非常笼统，德国代表的解释并没有消除他的关切。他认为，比较现实的是设想这样一种情形，处于强势的托运人能够强迫承运人接受低至“特别提款权”那样的赔偿责任限额，而允许托运人故意完全逃脱赔偿责任。正如加纳观察员所说，在工作组会议期间，一些代表团试图就托运人赔偿责任限额达成一致，但没有成功。由此产生的案文不是丹麦代表团的首选，但他支持已经达成的折衷意见。

16. **Tsantzalos 先生**（希腊）说，他支持丹麦和美利坚合众国代表的观点。

17. **Bigot 先生**（科特迪瓦观察员）说，尽管科特迪瓦代表团希望在当事双方赔偿责任之间取得更好的平衡，但通过合同自由并不能令人满意地实现这一点。他支持塞内加尔代表的观点。

18. **Sharma 先生**（印度）说，他同意提案提出的将第 2（a）和（b）款中的“限制”更换为“减少”。正如加纳代表指出的，工作组未能就托运人赔偿责任资金限额达成一致。因此，考虑到他们所处的情形和贸易性质，允许当事方就此类限额达成一致的决定不会影响 2008 年 1 月达成的折衷意见。德国代表对第 81 条草案和 82 条草案之间差别的解释令人信服，印度代表团支持该提案。

19. **Elsayed 先生**（埃及）说，考虑到德国代表的解释，他愿意支持这一提案，因为它能确保合同当事方之间更加平衡。

20. **Kim In Hyeon 先生**（大韩民国）说，韩国代表团很重视第 81 条草案当前的案文，该条款旨在解决运输领域内新近出现的情况，例如普遍使用集装箱。由于不能对封闭集装箱内的货物进行检查，如果托运人没有提供足够的关于货物性质的信息，则承运人就不能安全地运输货物。事实上在韩国，有多起火灾和爆炸事故就是由于托运人没有透露货物性质而造成的。这就是第 32 条和 33 条草案向托运人强加义务的理由。另一个值得注意的变化是，大型托运人有权利迫使承运人接受绝对赔偿责任。大型托运人企图通过合同排除或限制他们自己的一些义务是非常有可能的；第 2 (a) 和 (b) 款中的用语“排除”和“限制”就是为了防止出现这种情况。正如丹麦代表指出的，由于“增加”一词已从关于承运人合同减损范围的第 81 条草案第 1 款的规定中删除，但又被加入到第 2 款与托运人相关的平行条款中，承运人已经处于不利地位。这意味着可以以合同的方式增加承运人的义务和赔偿责任，而托运人的义务和赔偿责任则不会增加。尽管 A/CN.9/XLI/CRP.5 号文件中建议的第 81 条草案的版本听起来合理，但事实上进一步破坏了平衡，更有利于托运人。韩国代表团更愿意保留当前案文。

21. **Shall-Homa 女士**（尼日利亚）说，尼日利亚代表团支持美利坚合众国、丹麦、塞内加尔，特别是加纳代表所做的、关于工作组先前努力寻找一种方式来限制托运人赔偿责任的发言。尼日利亚代表团支持将“限制”一词改为“减少”的提案，因为这样的修正符合条款的意图。否则，他希望保留当前条款草案的措词。

22. **van der Ziel 先生**（荷兰观察员）说，荷兰代表团可支持将“限制”改为“减少”，但坚决反对

在 A/CN.9/XLI/CRP.5 号文件中加入拟议的新句子。正如提案起草的，托运人拥有充分的议价能力，可以严格限制其赔偿责任；如果新条款规定，例如最低限额相当于货物价值，那么提案将更为可取。此外，托运人的一些义务涉及公共政策问题。由于托运人对货物性质提供错误信息而造成了太多的事故；例如，不应允许大型化学品托运人通过签署合同来逃脱因违反第 33 条草案义务而应担负的赔偿责任。

23. **Delebecque 先生**（法国）说，出于日本代表团陈述的理由，法国代表团不支持 A/CN.9/XLI/CRP.5 号文件所载的提案。规定必须排除对第 32 条和第 33 条草案义务的减损。

24. **Prosser 先生**（联合王国）和 **Berlingieri 先生**（意大利）说，其代表团出于丹麦代表团陈述的理由，支持保留当前措词。

25. **Gombrii 先生**（挪威）说，这一提案比第 82 条草案中批量合同的规定更进一步，它排除了对所谓的超限制条款的适用，规定了某些保障措施。如果第 81 条草案采纳了 A/CN.9/XLI/CRP.5 号文件提议的修正，则开展谈判的大型托运人会比在第 82 条草案下受到更少的限制。

26. **Sobekwa 女士**（南非）说，南非代表团部分赞同该提案，但还是愿意保留第 81 条草案现在的表述。

27. **Honka 先生**（芬兰观察员）说，出于荷兰和丹麦代表团陈述的理由，芬兰代表团支持当前案文。

28. **Hron 先生**（捷克共和国）说，捷克代表团支持荷兰代表团的观点。

29. **Moulopo 先生**（刚果观察员）说，刚果代表团赞同塞内加尔和科特迪瓦代表团的观点。运输合同通常都是定式合同，因此，合同自由，预先假定当事

方同意，不会提供解决办法。由于文件通常都由承运人起草，因此承运人没有机会增加托运人的义务。刚果代表团支持当前案文。

30. **Bokana Olenkongo 先生**（刚果民主共和国观察员）说，刚果民主共和国代表团支持丹麦、美利坚合众国和塞内加尔代表团的发言，愿意保留当前案文。

31. **Serrano Martínez 先生**（柬埔寨）说，柬埔寨代表团将坚持其一贯立场，支持第 81 条草案现在的案文。

32. **M'inoti 先生**（肯尼亚）、**Sandoval 先生**（智利）、**Essigone 先生**（加蓬）和 **Luvambano 先生**（安哥拉观察员）说，其代表团愿意保留第 81 条草案当前措词。

33. **第 81 条草案的实质内容获得核准，并将其提交起草小组。**

第 78 条草案（续）

34. **Lebedev 先生**（俄罗斯联邦）说，尽管委员会已经核准了第 78 条草案的实质内容，但还是有必要在起草第 2 款时进一步做出明确解释。例如，（a）项述及的是仲裁协议，而（b）项谈及的又是仲裁条款。

35. **Estrella Faria 先生**（国际贸易法司）说，乍看确实在用语上有一些混乱。第 2 款的主旨就是（a）、（b）和（c）项所列三个条件的累积。如果所有这些条件都满足，仲裁协议将不必遵循第 15 章条款。第 15 章条款使得仲裁协议的可执行性取决于通常并不适用于一般仲裁协议的特定条件。或许解决办法就是使（a）和（b）项中的用语保持一致。

36. **Lebedev 先生**（俄罗斯联邦）说，从现在的措词来看，条件的累积性质并不明显。或许，加入一些解释性文字会有帮助。

37. **Berlingieri 先生**（意大利）说，第 15 章有时使用“仲裁条款”，有时使用“仲裁协议”，而有时又使用“仲裁条款或协议”。在有些管辖权中“仲裁条款”指的是在出现任何争端之前达成的约定，“仲裁协议”指的是在出现争端后达成的约定。为防止在解释上出现困难，应当避免在术语使用上存在的^{不一致}。

38. **Czerwenka 女士**（德国）说，如果将该案文提交起草小组，德国代表团希望通过整个公约草案前看到新的措词，因为如果看不到新的案文，则很难判断可能产生的影响。

39. **Gombrii 先生**（挪威）说，该条款确实不是很清楚，但他可以解释一下实际的背景。第 1 款规定，仲裁条款不适用于租船合同，但是由于公约草案可适用于根据租船合同签发的提单，因此第 2 款就变得相关。在这类提单中，说明提单中加入了租船合同的条款和条件是非常普遍的；这就是（a）项提到的情形。但是，重要的是，获得提单的当事方知道租船合同中包含了仲裁协议，因此，（b）项中的规定是对仲裁条款的具体提及。

40. **Sekolec 先生**（委员会秘书）说，起草小组或许认为，使用“仲裁协议”和“仲裁条款”会有助于与其他委员会关于仲裁的案文保持一致，例如《贸易法委员会国际商事仲裁示范法》。在这些案文中，“仲裁协议”是一个通称，表明要仲裁的任何形式的协议，然而，“仲裁条款”指的是更大型文件中的一项条款。因此，在第 2（b）款中使用“仲裁条款”似乎更讲得通。

41. **Miller 先生**（美利坚合众国）建议，为了消除俄罗斯联邦代表指出的歧义，可以仅在第 2 款中表

明，(b)项同(a)项一样，指的是租船合同条款。在起草小组检查与其他委员会案文的语言统一问题时，再来决定如何恰当地使用“协议”或“条款”用语。

42. **Hu Zhengliang 先生**（中国）建议，可以删除第2(b)款，在第2(a)款中，可在“提及”一词前加上“具体”一词。此外，因为根据定义租船合同、运输单证或电子运输记录可仅仅包含仲裁条款，而不是仲裁协议，他认为，比较适合的提及方式是条款，在第2款起首部分和(a)项中均如此。

43. **Morán Bovio 先生**（西班牙）说，第2款的草案正如挪威代表所解释的，已经足够明确。

44. **Estrella Faria 先生**（国际贸易法司）建议，在经磋商后，根据中国和挪威代表团的意见，第78条第2款可重新表述如下：

“2. 虽有本条第1款的规定，运输单证或者电子运输记录由于适用第7条而适用本公约的，其中的仲裁协议仍受本章的管辖，除非此种运输单证或者电子记录：

(a) 载明了由于适用第6条而被排除在本公约适用范围之外的租船合同或其他合同的各方当事人和日期；

(b) 以提及方式纳入并具体指明了租船合同或其他合同中载有仲裁协议内容的条款。”

因此，起草小组可容易地对案文做出小的调整。

45. **经修正，第78条草案的实质内容获得核准，并将其提交起草小组。**

第84条草案（管辖其他运输方式的货物运输的国际公约）

46. **Czerwenka 女士**（德国）得到了 **Delebecque 先生**（法国）的支持，她说，德国代表团大体上同意案文，但建议在起首部分删除“国际公约”后的“在本公约生效时已生效”一句，这样不会将第84条的范围仅仅限制在当时生效的国际公约，同时还包括随后修正现有公约的议定书和规范其他货运模式的新公约。例如，最近通过了《公路货物运输合同公约》（《公路货运公约》）的附加议定书。

47. **Schelin 先生**（瑞典观察员）说，可以考虑在当前的措词中涵盖现有公约的附加议定书。但是，如果提议的删除意味着第84条草案适用于取代现有内陆运输公约的全新公约，那将是一个严重关切的问题，因为如果一些加入国希望成为新公约的缔约方，那会迫使他们废止公约草案。这个问题对有关保留的第92条草案存在影响。

48. **Berlingieri 先生**（意大利）说，第84条草案应当允许任何获得通过的新公约或议定书取代公约草案，这些新的公约或议定书显著扩大了先前存在的公约的范围。

会议于下午4时40分暂停，并在下午5时05分复会。

49. **Mollmann 先生**（丹麦观察员）说，丹麦代表团认为，第84条草案不应包含新公约取代现有内陆单一方式公约，因为那会破坏公约草案的适用性。提及后续的、对现有公约的修正案或议定书是可以接受的，但需要新的措词，尽管丹麦代表团对现有措词感到满意。

50. **Barbuk 先生**（白俄罗斯）建议，(a)至(d)项中的“公约”一词应当替换为“国际条约”，体现出《维也纳条约法公约》对条约的定义。这会解决德国代表团的一些关切。

51. **van der Ziel 先生**（荷兰观察员）指出第 84 条草案不是管辖公约冲突的条款，他说，第 84 条草案明确界定了其他公约的适用范围；只要随后的议定书没有扩大这个范围，就不会出现问题。但是德国的提案将向新的公约开出一张“空白支票”，然而第 84 条草案的目的是保证公约草案的范围在将来不会受到其他公约的削减。德国的提案在理论和现实层面都是不合乎要求的，因为它们在很大程度上没有必要。第 27 条草案适用于将来可能出现的管理内陆运输方式的国际文书，并且充分解决了德国的关切。

52. **Sato 先生**（日本）说，就现有内陆运输公约的简单修正案而言，日本代表团赞同德国的关切，但德国建议的删除太过宽泛，因为这为全新的单一方式公约以及简单修正案提供了机会。不过，为解决德国方面的关切，可对第 84 条草案起首部分做出修正，在“生效”后加上“包括另外的任何修正”。第 88 (a) 条草案中使用了类似用语。的确，现有公约被新公约取代，而新公约在许多方面又是前一公约的延续，该提案无法解决这一问题。

53. **Carlson 女士**（美利坚合众国）说，美国代表团反对丹麦和日本的建议，因为无法阻止将来对现有公约的修正，以致完全改变该公约的范畴。她同意荷兰代表的看法，认为向现有公约修正案或新公约的起草者开出“空白支票”是非常危险的。正如他还指出的，第 27 条草案已经涵盖了将来的冲突。因此，应当保留第 84 条草案当前版本。

54. **Honka 先生**（芬兰观察员）说，正如荷兰代表所指出的，在第 27 条草案起首部分提到了“在此种灭失、损坏或者事件或情形发生时”正在实施中的其他国际文书。因此，将来任何对现有内陆运输公约的修正将适用第 27 条草案。第 84 条草案的目的是

为防止将来的公约或修正案可能扩大现有公约的范围而对其造成侵犯；因此应当保留当前措词。

55. **Gzerwenka 女士**（德国）说，在 (a) 项和 (b) 项中加入“在这个意义上”，就解释清楚了所涉国际公约的哪些条款可以适用；现有公约修正案或新公约的起草者不会收到“空白支票”，因为没有包括在现有公约范围内的条款将来不会适用。

56. 本着折衷的精神，她将支持日本的提案，也就是如日本代表自己所指出的，该提案仍然没有涵盖未经修正的文书，而是在本质上被一个全新的版本代替了。这类文书的一个例子就是 1999 年版的《国际铁路运输公约》（《铁路运输公约》）——委员会许多成员都是其缔约方。

57. **主席**建议，鉴于存在着相当大的意见分歧，所涉代表团应进行非正式磋商，以努力达成谅解。

58. **就这样决定。**

第 85 条草案（赔偿责任总限制）

59. **Imorou 先生**（贝宁）询问，为什么第 85 条草案提及“船舶所有人”，而到目前为止，公约使用的术语是“承运人”和“托运人”。

60. **Gzerwenka 女士**（德国）在 **Sato 先生**（日本）的支持下解释说，第 85 条草案旨在解决这样一种情形，即当前公约下的承运人同时也是《海事索赔赔偿责任限制公约》或《内河航行船舶所有人责任限制斯特拉斯堡公约》规定的船主，这两项公约均允许船主限制其赔偿责任，例如在发生重大事故的情况下。同时也是船主的承运人，在当前公约下，可能最高的赔偿金额为 100 万美元。但是，如果还有其他索赔人，船主援引《海事索赔赔偿责任限制公约》下的赔偿责任限额，那么收货人或托运人则得不到全额的赔偿，索赔就不能得到完全满足。德国代表团认为，讨论中的《公约》继续运用现有方式

非常重要。选择“船舶”这一术语，是因为它适用于海上和内河货物运输，因此，对两项《公约》均适用。

61. **Elsayed 先生**（埃及）说，如果船舶所有人也是运输合同中提及的同一人，那么第 85 条草案提及“船舶所有人”是很正常的。但是，他想知道“规范”一词在第 85 条草案中的意思。他还担心，关于第 84 条草案达成的任何谅解可能会与第 85 条草案冲突。

62. **Berlingieri 先生**（意大利）对德国和日本的立场表示支持，但警告称，如果根据《海事索赔赔偿责任限制公约》来解释“船舶所有人”，则会引出一些问题。该公约将“船舶所有人”定义为所有人、承租人、管理者或船舶经营者。

63. **Hu Zhengliang 先生**（中国）在 **Kim In Hyeon 先生**（大韩民国）的支持下说，尽管他同意第 85 条草案很有必要，但他也同意“船舶所有人”这一用语会引发误解，甚至是争端，特别是因为当前公约没有定义“船舶”或“所有人”。为了让草案更为清晰，他建议将标题改为“海事索赔赔偿责任全球限制”，与相关《公约》的措词保持一致。

64. **Sharma 先生**（印度）和 **Tsantzos 先生**（希腊）表示支持德国和日本的立场。

65. **van der Ziel 先生**（荷兰观察员）表示支持第 85 条草案当前版本。在回应所提出的对“船舶所有人”一词的担心时，他说，“所有人”一词明显提及了《海事索赔赔偿责任限制公约》及后来的公约，包括与内河航行船舶所有人赔偿责任有关的任何公约；那是最为重要的。正如德国代表所指出的，使用了“船舶”一词，而不是“船”，就是为了涵盖海上和内河货物运输；那也与第 27 条草案有关。

66. **Markovčić Kostelac 女士**（克罗地亚观察员）说，尽管克罗地亚代表团支持第 85 条草案当前版

本，在“船舶所有人”后直接加上“根据各自文书所定义的”就会完全清楚：公约提案既提及了《海事索赔赔偿责任限制公约》也提及了与内陆航运相关的文书。

67. **Imorou 先生**（贝宁）说，尽管他完全理解德国和日本的立场，他仍然担心“承运人”和“船舶所有人”两个术语之间可能出现混淆，特别是在对“船舶所有人”没有明确定义的情况下。

68. **Gombrii 先生**（挪威）说，克罗地亚代表团提出的建议似乎解决了提出的一些问题。

69. **Gzerwenka 女士**（德国）说，就德国代表团而言，现有的第 85 条草案已经足够。该条草案仅是规定，在发生争执的情况下，公约草案中的任何条款不影响任何规范船舶所有人赔偿责任全球限额的国际公约或国内法的适用。现在不可能知道这样一个国际公约或国内法是否具有适用性；那将取决于所涉及到的文书。因此，使用“规范”一词，也没有必要加入“如相关文书所定义的那样”这样的用语。

70. 在答复中国代表时，她说，第 85 条草案不仅与海事索赔有关，而且还与内陆航运索赔有关，所以不能改变当前标题。

71. **Mbiah 先生**（加纳观察员）说，尽管他最初支持中国的建议，但他被德国代表的解释说服了，即中国代表建议的措词过于局限。因此，当前标题应当保留。

72. **主席**说，显然大多数代表团支持保留第 85 条草案当前版本。

73. **第 85 条草案的实质内容获得了核准，并将其提交起草小组。**

第 86 条草案（一般规定）

74. **El sayed 先生**（埃及）提请大家注意第 86 条草案中英文版中的“共同海损”和阿拉伯语版本中使用的术语之间的差异。他说，埃及代表团认为，对“共同海损”进行明确定义比较有用。

75. 主席说，他注意到没有代表团支持这一定义，但秘书处将考虑阿拉伯语的措词问题。

76. **第 86 条草案的实质内容获得核准，并将其提交起草小组。**

下午 6 时散会。