



---

联合国国际贸易法委员会  
第四十一届会议

第 873 次会议简要记录

2008 年 6 月 20 日星期五上午 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）

---

\* 会议其他部分未编写简要记录。

---

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。



上午 10 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 和 A/CN.9/658 和 Add.1-13）

1. **主席**在回答上一次会议关于委员会工作方法的提问中，提请注意 A/CN.9/653 号文件第 11 段“贸易法委员会议事规则和工作方法”，其中详细介绍了委员会工作中协商一致的概念。第 11 (c) 项规定了主席在判定是否形成协商一致方面的作用，以及在一个代表团正式反对评估时可允许进行表决。尽管这种情况在目前的实践中很少出现，但成员国确实有反对的权利。

#### 第 50 条草案（货物仍未交付）

2. **Mollmann 先生**（丹麦观察员）说，第 49 和 50 条草案是紧密联系的。第 49 条草案的目的是在无运输单证的情况下也可交付货物，而第 50 条草案是在货物无法交付的情况下就货物留置问题对承运人发出指示。他认为这两条是可以选择的，不必依次适用。承运人可以在采用第 49 条草案规定的程序之前采用第 50 条草案的程序，或者同时适用两项条款。

3. **Rapatzikos 先生**（希腊）提请注意希腊代表团的书面评论意见（A/CN.9/658/Add.10，第 13 段），他说，对于第 50 条草案希腊代表团与丹麦有着相同的解释，不过认为案文还需进一步澄清。

4. **Imorou 先生**（贝宁）在 **Elsayed 先生**（埃及）、**Egbadon 先生**（尼日利亚）、**Ngoy Kasongo 先生**（刚果民主共和国观察员）、**Traoré 女士**（布基纳法索观察员）、**Moulopo 先生**（刚果观察员）、**Bigot 先生**（科特迪瓦观察员）和 **Luvambano 先生**（安哥拉观察员）的支持下指出，根据许多国家的国内法，承运人不得销毁未交付货物，而应将其移交给海关当局。销毁货物是一种严重的举措。因

此，第 2 (b) 项应包含与涉及出售未交付货物的第 2 (c) 项相同的措辞，即“根据货物当时所在地的法律或者条例”。

5. **Slettemoen 女士**（挪威）说，挪威代表团同意承运人应当能够适用第 50 条草案的规定，而不必适用第 49 条草案，但这种解释在案文本中并不明确。这种观点应反映在委员会的报告中，并且应在案文中表述清楚。

6. **Mayer 先生**（瑞士）说，他对丹麦观察员的立场没有确定的看法，但是不知道如何与第 50 条草案案文调和。在第一段起首部分使用“只有”意味着 (a) 至 (e) 项所列事件清单是详尽的，(b) 项表示承运人首先必须遵循第 47、48 或第 49 条草案的程序。关于第 2 (b) 项，瑞士代表团支持保留现有案文。

7. **Ibrahima Khalil Diallo 先生**（塞内加尔）说，由于销毁货物是严重的问题，塞内加尔代表团支持贝宁提出的修正案。在其他方面，第 50 条草案的案文是非常明确的。

8. **Sharma 先生**（印度）说，在阅读第 50 条草案时，他与瑞士代表有着相同的理解。第 50 条草案中处理被认为是未提交货物的程序只有在完成了第 49 条草案的程序后才能开始适用。

9. **Mollmann 先生**（丹麦观察员）说，贝宁代表的提案是有用的；丹麦代表团同样认为，根据第 2 (b) 项销毁货物必须符合当地的法律和条例。在回应瑞士代表时，他指出第 50 条草案第 1 款描述了被认为货物无法交付的五种不同情况，第五种情况只是承运人无法交付货物。第 1 (d) 项末尾用了“或者”一词表明五种情况是选择性的，而不是累积性的。但是，将这一条款解释反映在报告中会避免可能的误解。

10. **van der Ziel 先生**（荷兰观察员）说，有时销毁货物可能是唯一的选择，例如，货物严重损坏或容易腐烂，但是这应当是最后的手段。贝宁的提议是对案文的有益补充。他同意丹麦对第 49 和第 50 条草案关系的解释；没有必要在这方面对案文进行修改。要求在委员会报告中纳入对这些规定的说明应当得到满足。

11. 在关于第 49 条草案的非正式磋商得出结论之前，作为相应的改动，可能需要在第 50 条草案第 1 (b) 项中加入“持有人”一词。

12. **Alba Fernández 先生**（西班牙）说，他赞成丹麦关于第 49 条与第 50 条以及第 47 条与第 48 条草案关系的解释。为了维护自己的立场，承运人应当能启动第 50 条草案允许的程序，而无需先诉诸第 47、48 和第 49 条草案的程序。目前第 50 条草案的措辞非常清楚，但删除第 1 (b) 项可能会避免混淆，这并不是非常必要的，因为第 1 (a) 项已经涵盖了这种情况。

13. **Sato 先生**（日本）说，应认真起草贝宁代表的提案，以便澄清这一程序。如果在货物所在地有关于销毁货物的法律和条例，承运人当然应遵守；但是，如果修正案表明承运人必须得到当局的允许，就会给他的行动带来不合理的限制。可能会有由于安全原因而销毁货物的紧急需要，但却没有既定的程序可以执行。

14. **Shautsou 先生**（白俄罗斯）建议将“根据货物当时所在地的法律或者条例”的措辞放在第 2 款起首部分，这样就可以适用于所有项目。此外，考虑到货物被认为无法交付所产生的严重后果，他建议在第 1 (e) 项中加入语句“由于不取决于承运人的原因”。

15. **Miller 先生**（美利坚合众国）说，美国代表团总体上支持保留目前第 50 条草案案文。第 1 (a) 项

至 1 (e) 项所列条件是选择性的，不是累积性的。如果起草适当，贝宁代表建议的解决办法是有帮助的。如果在货物所在港口有可适用的规则，则承运人应遵守这些规则。他与日本代表团同样担心，在无法交付的货物留置在承运人处而又没有任何指导的情况下，对销毁货物的权利的不适当限制。

16. **Berlingieri 先生**（意大利）说，意大利代表团也支持贝宁代表的提议，并建议从第 2 (c) 项中删除销毁货物的提法。相同的销售货物预防措施是否也适用于销毁货物是一个起草问题。

17. **Wakarima Karigithu 女士**（肯尼亚）说，肯尼亚代表团赞成贝宁代表的建议。第 2 (c) 项的表述，如果适用于第 2 (b) 项销毁货物部分，应充分论及该问题。

18. **Delebecque 先生**（法国）同意销毁货物是种严重行为，应根据当地法律进行。他赞成意大利代表的建议，在第 2 (c) 项或在新的第 2 (d) 项中提及销毁货物。

19. **Mayer 先生**（瑞士）援引了第 49 条 (f) 项，其中规定如果当事人没有提供充分的单证，承运人可拒绝执行指示。他指出，言外之意是要求承运人在其他所有情况下都要执行指示。就是说在启动第 50 条所述程序之前，承运人必须得到控制方或托运人的指示。因此，丹麦观察员对这两条的解读与目前起草的案文是不协调的。

20. **Ndzibe 先生**（加蓬）指出，船舶抵达目的港必须向海关报告。这样，该船就自动受制于当地的法律和条例。加蓬代表团可以支持贝宁代表的提议，前提是第 2 (b) 项和第 2 (c) 项反映了这种情况。

21. **Slettemoen 女士**（挪威）建议在第 3 款第 1 行“条款”一词之后加上“不考虑第 47、48 和第 49 条的规定，但是”的表述，以阐明丹麦观察员的观点。

22. **Elsayed 先生**（埃及）说，针对第 2（b）项所列货物采取的行动应受到第 2（c）项所述条件的制约，即采取的这些行动必须符合惯例或货物所在地的法律或条例。整个段落应重新起草，以反映这个变化。在这种意义上，埃及代表团赞成贝宁代表的提议。

23. **主席**认为委员会接受了贝宁代表团提出的修正案，借用第 2（c）项的表述用于销毁货物的规定。委员会的报告反映了关于第 50 条草案第 1（a）项至 1（e）项解释的讨论情况，这些条款与第 47、48 和第 49 条草案有关。

24. **经修正，第 50 条草案的实质内容获得核准，并提交给起草小组。**

#### 第 51 条（货物留置）

25. **第 51 条草案的实质内容获得核准，并提交给起草小组。**

#### 第 1 条草案第 9 款（“单证托运人”的定义）

26. **第 1 条草案第 9 款的实质内容获得核准，并提交给起草小组。**

#### 第 52 条草案（控制权的行使和范围）

27. **Imorou 先生**（贝宁）说，第 52 条草案在许多方面不明确。他想知道在不变更运输合同的情况下，控制方如何修改货物方面的指令，如何替代收货人或在停靠港获取交付的货物。

28. **Elsayed 先生**（埃及）说，应对第 1 款的起首部分进行修正，指出只要没有变更运输合同，控制方就可以行使控制权。

29. **Czerwenka 女士**（德国）说，德国代表团支持按起草时案文保留第 52 条。在特定情况下，控制方给出指示是很重要的，不管是否有可能对运输合同做出修改。此外，尽管替代收货人可能会产生问题，

但是关于控制方权利的第 10 章的其他条款已述及相关的预防措施。

30. **Miller 先生**（美利坚合众国）、**Kim In Hyeon 先生**（大韩民国）和 **Shautsou 先生**（白俄罗斯）赞成德国代表的发言。

31. **Ngoy Kasongo 先生**（刚果民主共和国观察员）说，他理解贝宁和德国代表的担心。他呼吁在决定控制方可以替代收货人的具体条件时要慎重，并指出明确提出这些条件可以使条款更加清楚。

32. **Sato 先生**（日本）说，日本代表团支持保留目前的案文，并指出在某些情况下，在不变更运输合同的情况下，的确有可能修改指示。把具体条件纳入当前条款可能会引起混淆，因为同一章的其他条款也提到了这些条件。

33. **主席**认为委员会绝大多数成员国赞成保留第 52 条草案目前的案文。

34. **第 52 条草案的实质内容获得核准，并提交给起草小组。**

#### 第 53 条草案（控制方的识别和控制权的转让）

35. **van der Ziel 先生**（荷兰观察员）说，荷兰代表团在书面评论意见（A/CN.9/658/Add.9，第 23 段）中对第 53 条草案提出了相应的修改。第 1 款起首部分应使用“除第 2、3 和第 4 款提到的情况外”的表述。

36. **Sato 先生**（日本）、**Berlingieri 先生**（意大利）和 **Sharma 先生**（印度）赞成荷兰观察员所做的更正。

37. **Hu Zhengliang 先生**（中国）在 **Miller 先生**（美利坚合众国）的支持下指出，第 3（c）项提及的应当是“第 1 条第 10（a）（一）项”。

38. **主席**认为委员会核准了建议的技术更正。

39. 经修正，第 53 条草案的实质内容获得核准，并提交给起草小组。

第 54 条草案（承运人执行指示）、第 55 条草案（视为交货）、第 56 条草案（运输合同的变更）、第 57 条草案（向承运人提供补充信息、指示或者文件）

40. 第 54 条草案至第 57 条草案的实质内容获得核准，并提交给起草小组。

第 58 条草案 协议变更

41. Sato 先生（日本）询问，由于最近在第 53 条草案中加入了第 2 款，提及第 53 条第 1 (b) 项，因此第 58 条草案是否也应扩大范围，以考虑到这一点。

上午 11 时 40 分会议暂停，中午 12 时 15 分复会。

42. van der Ziel 先生（荷兰观察员）说，经过磋商，得出结论认为没有必要变更第 58 条草案中对第 53 条草案的提及。

43. 第 58 条草案的实质内容获得核准，并提交给起草小组。

第 1 条草案第 12 款（“控制权”的定义）和第 13 款（“控制方”的定义）

44. 第 1 条草案第 12 款和 13 款的实质内容获得核准，并提交给起草小组。

45. 主席请为审查第 12、13 和第 38 条草案而设立的非正式小组代表报告磋商结果。

第 12 条草案（承运人的责任期间）（续）

46. Sato 先生（日本）报告说，尽管进行了长期磋商，但在对第 12 条草案第 3 款进行可能的完善方面还是没有达成一致。因此，他认为案文应保持不变。

47. Alba Fernández 先生（西班牙）说，按照目前的措辞，该条款草案可能会削弱公约草案的内部一致性。问题或许是因为第 1 款与第 3 款之间可能的矛盾。可能会出现这样的情况，即控制权从签发运输文件后开始，正好与承运人的责任期间重合。在指出西班牙代表团提出的在第 3 款中纳入“遵循第 1 款规定”的提议未被接受的情况下，他再次提议应从第 3 款起首部分删除“为确定承运人的责任期间”的表述。

48. Czerwenka 女士（德国）同意第 3 款提出了解释问题，可以通过拟议的删除予以回避。建议增加对第 1 款的引述也是有用的，并在非正式磋商中得到一些支持。

49. Carlson 女士（美利坚合众国）和 Sharma 先生（印度）说，由于在非正式磋商中没有就该条款草案达成共识，因为应保留现有案文。

50. Lebedev 先生（俄罗斯联邦）希望知道在非正式磋商中是否已讨论过建议的第 3 款的删除。

51. Sato 先生（日本）说，删除问题已经进行过讨论，但对西班牙代表提出的关于控制权开始问题的担心，特别是在运输文件早已签发的情况下，在非正式磋商中没有讨论。

52. 第 12 条草案的实质内容获得核准，并提交给起草小组。

第 13 条草案（运输合同范围之外的运输）（续）

53. Berlingieri 先生（意大利）报告了非正式磋商的情况，他说，希望在第 13 条草案中能看到更明确的表述，从而避免删除该条款。但是，尽管尽全力规定该条款设想的单一运输单证的主题和效果，但事实证明不可能。因此，似乎没有其他选择，而只能删除第 13 条草案。

54. Sato 先生（日本）赞成删除，同时表示，已经一致同意删除并不意味着批评目前贸易领域签发单一运输单证的做法。

55. 第 13 条草案被删除。

#### 第 38 条草案（合同事项）（续）

56. Sato 先生（日本）报告说，在非正式磋商中做出了各种努力，把尽可能多的追加的提议项目连同所有必要的限定条件一起纳入第 1 款的合同事项清单中，以便避免实践中可能出现的问题。纳入大约交付日期这一敏感问题似乎是不明智的，因为它与第 22、23 和第 24 条草案所涉及的承运人迟延交付货物赔偿责任关系密切。他提出了以下一个新的第 2 款之二：

“第 2 款之二。 第 37 条述及的运输单证或电子运输记录还应包括：

“（a）如由托运人命名，发货人的名称和地址；

“（b）如在运输合同中规定，船只的名称；

“（c）如承运人已知，接收货物地点和交付货物地点；

“（d）如在运输合同中规定，装船港和卸船港。”

57. Ibrahima Khalil Diallo 先生（塞内加尔）、Elsayed 先生（埃及）、Imorou 先生（贝宁）、Wakarima Karigithu 女士（肯尼亚）、Sharma 先生（印度）、Ngoy Kasongo 先生（刚果民主共和国观察员）和 Mouloupo 先生（刚果观察员）表示支持该提案。

58. 经修正，第 38 条草案的实质内容获得核准，并提交给起草小组。

下午 1 时散会。