



联合国国际贸易法委员会
第四十一届会议

第 874 次会议简要记录

2008 年 6 月 20 日星期五下午 3 时在纽约总部举行

主席：伊列斯卡斯先生（西班牙）

目录

选举主席团成员（续）

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 20 分宣布开会。

选举主席团成员（续）

1. **Bigot 先生**（科特迪瓦观察员）代表非洲国家发言。提名 **Amadou Kane Diallo 先生**（塞内加尔）为副主席。

2. **Mbiah 先生**（加纳观察员），代表阿拉伯国家的 **Elsayed 先生**（埃及）、**Wakarima Karigithu 女士**（肯尼亚）、**Egbadon 先生**（尼日利亚）、**Downing 女士**（澳大利亚）、**Moulopo 先生**（刚果观察员）、**Miller 先生**（美利坚合众国）、**Berlingieri 先生**（意大利）、**Lebedev 先生**（俄罗斯联邦）、**Delebecque 先生**（法国）、**Blake-Lawson 先生**（联合王国）、**Talbot 女士**（新西兰观察员）、**Sato 先生**（日本）、**van der Ziel 先生**（荷兰观察员）、**Ousseimi 先生**（尼日尔观察员）、**Kim In Hyeon 先生**（大韩民国）、**Czerwenka 女士**（德国）、**Hu Zhengliang 先生**（中国）、**Mollmann 先生**（丹麦观察员）、**Imorou 先生**（贝宁）、**Sharma 先生**（印度）、**Luvambano 先生**（安哥拉观察员）、**Schelin 先生**（瑞典观察员）、**Ngoy Kasongo 先生**（刚果民主共和国观察员）、**Tsantzalos 先生**（希腊）、**Mbeng 女士**（喀麦隆）、**Halde 女士**（加拿大）、**Nzibe 先生**（加蓬）、**Slettemoen 女士**（挪威）和 **Traoré 女士**（布基纳法索观察员）赞同该项提名。

3. **Amadou Kane Diallo 先生**（塞内加尔）经鼓掌通过选举为副主席。

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 59 条草案（签发可转让运输单证或可转让电子运输记录）

4. **Blake-Lawson 先生**（联合王国）说，联合王国代表团对关于权利转让的第 11 章非常担心。目前的草案文本还不够详细，还不能实现确定性和与各国法律的一致性。另外，它也不应像公约草案其他部分那样受到相同条件的制约。该章需要做出进一步的澄清和修改，以使托运人、收货人和承运人受益。因此，整个章节应当删除，还要做进一步的工作。

5. 作为实例，第 59 条草案未能指出什么时候和在什么条件下可转让运输单证不再作为所有权凭证使用，什么时候和在什么条件下货物所有权由此而不再附在单证中。该条也未指出该阶段完成后单证转让的效果。另外，还让人不满意的是记名提单下的转让权未包括在内。通过单证转让将交货权从托运人转给收货人，而不要把这个问题的国家法律来解决，这样做可能会更有意义。联合王国代表团也对第 60 条草案表示担心，但在完成第 59 条草案的讨论之前将保留意见。

6. **Downing 女士**（澳大利亚）提请注意澳大利亚代表团的书面评论意见（A/CN.9/658，第 55 段），她对联合王国提出的关注表示支持，她说澳大利亚代表团对第 59 和 60 条草案的担心在于这些草案比目前国家法律所覆盖的范围窄，而且语言表达不明确。

7. **主席**说，在不存在其他意见的情况下，他认为委员会希望批准第 59 条草案。

8. 第 59 条草案的实质内容获得核准，并将其提交给起草小组。

第 60 条草案（持有人的赔偿责任）

9. **Kim In Hyeon 先生**（大韩民国）怀疑使用第 45 条草案相同的修改方法是否可行，即用“要求”的措辞代替第 1、2、3 款“行使任何权利”的措辞。

10. **Mollmann 先生**（丹麦观察员）说，第 3 款提及第 45 条的内容已无必要，因此，只有删除。
11. **Downing 女士**（澳大利亚）提请注意澳大利亚代表团的书面评论意见（A/CN.9/658，第 53-55 段），她说，澳大利亚银行业指出经常在没有事先通知或协议的情况下将可转让运输单据交付给银行。根据第 60 条草案第 2 款，银行作为收货人有可能要对合同承诺、费用等承担赔偿责任。按着银行业的看法，这种做法与基本原则不符，会在收回费用方面产生问题。
12. **Sato 先生**（日本）说，虽然第 60 条草案在一些国家应用得很好，但却对其他国家造成重大困难，包括日本。在最严重的情况下，将会阻碍一些国家批准公约。因此，如果不删除整条草案，委员会也应考虑至少删除第 2 款。
13. **Miller 先生**（美利坚合众国）、**Mayer 先生**（瑞士）、**Hu Zhengliang 先生**（中国）和 **Sharma 先生**（印度）表示支持丹麦代表关于删除第 3 款提及第 45 条参考内容的建议。
14. **Mayer 先生**（瑞士）也表示支持日本的建议，删掉第 2 款。
15. **Blake-Lawson 先生**（联合王国）说，应删除第 60 条整条草案。
16. **van der Ziel 先生**（荷兰观察员）表示支持丹麦的建议，草案的其余部分应保持现在的形式。第 60 条草案对持有人和银行都有益。根据第 1 款，没有采取行动的银行，不承担义务。因此，他未能理解澳大利亚银行业的担心。同时，第 2 款简单地反映了所有权文件的一般规则，而且确认该规则也适用于提单。
17. **Berlingieri 先生**（意大利）赞同大韩民国和丹麦的建议。但是，如果像大韩民国建议的那样，在第 1 和 2 款，“行使任何权利”的说法用“要求提取货物”的说法替代，那么，第 3 款就没有作用了，因此，可以整段删除。
18. **Elsayed 先生**（埃及）表示支持意大利的立场。
19. **主席**说，如果没有反对意见，那么他就认为委员会希望进行大韩民国和丹麦代表团提出的技术性修正。
20. **Mollmann 先生**（丹麦观察员）说，他更倾向于第 1 和 2 款不做修改，只是删除提及第 45 条草案的。
21. **van der Ziel 先生**（荷兰）得到 **Ibrahima Khalil Diallo 先生**（塞内加尔）的支持，他反对主席关于大韩民国代表提出的修改属于纯技术性修改的说法。关于第 45 条草案，收货人行使的权利只是与交付货物有关，但是第 60 条草案不只与交货人有关，而且与任何持有人和整个运输过程有关。如果进行第 1 款提出的修改，行使控制权的银行——如果它有担保，可能会被迫这样做——可能要承担任何赔偿责任；第 57 条草案确切地包括了所提到的情况，以解决这个问题。在任何情况下，他都不认为委员会通过用“行使任何权利”代替“要求提取货物”冲淡第 1 和 2 款的含义。
22. 他更倾向于保留第 1 和 2 款现有形式；但是，如果对提出的修改意见进行修改，那么，意大利代表关于第 3 款不再需要的提法是正确的。第 1 款提及第 57 条的内容也应删除。
23. **Miller 先生**（美利坚合众国）说，他同意荷兰观察员的意见；美国代表团同意只删除丹麦代表提及的第 45 条草案的内容。
24. **Berlingieri 先生**（意大利）说，他认为对大韩民国代表的建议已基本达成一致。他同意对第 1 和 2

款提出的修改将使第 3 款变得没有必要。如果保留该款，那么，就不要进行对第 1 和 2 款提出的修改。

25. **Sharma 先生**（印度）说，他支持丹麦代表团的建议，删除提及第 45 条草案的内容，但他不赞成大韩民国代表团提出的修改意见。正如荷兰观察员所指出的，第 45 条和第 60 条草案是针对不同情况的；在后一种情况下，持有人可能是控制方，在这种情况下，其权利并不局限于交货阶段。

26. **Kim In Hyeon 先生**（大韩民国）说，他并不是提出正式建议，而只是提出一个问题。在听取荷兰代表的解释后，他认为删除第 3 款提及第 45 条草案的内容就足够了。

27. **主席**说，他以为委员会希望从第 3 款删除提及第 45 条的内容。

28. **核准了业经修订的第 60 条草案的实质内容，并将其提交给起草小组。**

第 61 条草案（赔偿责任限额）

29. **Hu Shengtao 女士**（中国）说，中国政府非常重视公约草案，愿意使它成为可行的法律文件。但是，中国的货运业认为《海牙 - 维斯比规则》规定的赔偿责任限额应当保留。中国代表团试图在关于第 61 条草案的长期沟通中保持灵活性，但是，如果赔偿责任限额定得比《汉堡规则》高，中国将不能签署公约草案

30. **Delebecque 先生**（法国）说，法国代表团完全支持目前的条款草案文本，它比现有的文本先进。

31. **Ibrahima Khalil Diallo 先生**（塞内加尔）说，大部分非洲国家都是由具有 100 年历史的法律制约的。在关于公约草案的谈判中，他们做了很多让步，但是，对发货人提供的保护程度仍低于《汉堡规则》。虽然第 61 条草案的正文并不完美，但它是关于承运人赔偿责任限额（A/CN.9/WG.III/XXI/

CRP.5）的折衷文本的一部分，已在第三工作组（运输法）第二十一次会议上谈判过，当时同意的限制是合理的。他的代表团强烈支持目前形式的条款。

32. **Mbiah 先生**（加纳观察员）说，公约草案的文本并不是没有根据的，它代表着一种微妙的平衡，在没有经过对发展中国家如加纳本身非常关心的一些条款重新谈判的概况下是不能改变的。草案条款应保持不变。

33. **Tsantzalos 先生**（希腊）提请注意希腊代表团的书面评论意见（A/C.9/658/Add.10，第 5-8 段）。他说，在工作组的审议过程中希腊代表团表示不应提高《海牙 - 维斯比规则》规定的赔偿责任限额，因为它处理绝大多数索赔已经足够了，可以作为公约草案中将风险和赔偿责任转移给承运人的一种抵消。对于采取与《汉堡规则》一致的最大的限额，删除有争议的条款，作为整个一揽子建议，希腊代表团愿意对这种最初的折衷建议采取积极态度。但是，它不能支持第 61 条草案所代表的新建议，它所规定的限额比《汉堡规则》的限额还要高。应寻求另一种解决办法。

34. **Mollmann 先生**（丹麦观察员）代表不能出席的 **Slettenmoen 女士**（挪威）发言，他说，挪威代表团赞同工作组同意的一揽子折衷建议，而不可能支持任何其他建议。

35. **Carlson 女士**（美利坚合众国）说，尽管美国代表团对条款草案规定的赔偿责任限额不完全满意，但其他代表团对于把将对美国非常重要的问题作为一揽子折衷建议组成部分，表现出灵活性。她承认中国对公约草案的坚持，一旦通过，对于草案的成功将是重要的，但美国代表团支持目前形式的条款草案。

36. **Elsayed 先生**（埃及）说，埃及代表团赞成案文按原样保留，仅对第 3 款第 2 句话做些小的修

改：不要提及“判决日或裁决日”货币价值外，将生效日定在提起诉讼之日或提起仲裁之日会更公平些。在提出索赔与宣布判决或裁决之间币值可能会有很大变化。日期越早越接近损害或损失的日期。

37. **Schelin 先生**（瑞典观察员）说，最重要的目标就是确保最大数量的国家对公约草案总体感到满意，这样可以得到世界所有地区代表世界贸易和运输较大比例的国家的批准。只有其条款代表承运人与发货人利益的公平合理的平衡，公约才有希望形成全球海事贸易的标准。辩论表明，一些代表团发现一些比较重要的条款草案并不令人满意，包括应用于陆地运输的条款和关于承运人赔偿责任限额的条款，特别是限额的数量。瑞典代表团相信在这些问题上达成折衷意见还不是太晚。尽管他清楚地知道目前的条款是多年谈判的结果，代表着一种微妙的平衡，可能很小的修改都要取得广泛的共识。瑞典代表团希望表明愿意同其他代表团一道提出一种折衷的意见。

38. 具体关于第 61 条草案第 1 款，瑞典建议语句“承运人对违约义务承担赔偿责任”这一措辞用“承运人对货物灭失损害所造成的损失，以及错交货物造成的损失承担赔偿责任”这一措辞代替。货物灭失或损坏以及错交货物代表了由承运人承担赔偿责任的典型情况，缩小了限额数量所覆盖的承运人义务的范围。例如，错误信息的赔偿责任是有限制的。考虑到发货人没有机会限制其对错误信息承担的赔偿责任，而达到了更为公平的平衡。

39. **Hu In Hyeon 先生**（大韩民国）回忆在工作小组中，韩国代表团主张《海牙 - 维斯比规则》规定的限额已在去年并入海事法中，这些限额是合适的。大部分东亚国家对《海牙 - 维斯比规则》的限额都是满意的。在与业界长期协商后，决定保留这一立场。甚至发货人协会也觉得没有必要将赔偿责任限额高于《汉堡规则》规定的赔偿责任限额。包装方

面的最新发展使在集装箱中增加货物件数成为可能，通过申明货物件数和支付较高的运费，发货人可以得到全部损失赔偿。公约草案删掉作为承运人辩护理由之一的海事过失，在任何情况下都要增加保险费。韩国承运人也不愿意接受更高的赔偿责任限额。因此，韩国代表团继续赞成使用第 61 条草案的《海牙 - 维斯比规则》的限额。

40. **Sandoval 先生**（智利）说，智利代表团认为第 61 条草案的限额比《汉堡规则》的限额稍微高一些，是可以接受的。的确，代表团希望把限额定得更高些，但还是接受了折衷建议，希望公约能把国际运输法统一起来。他促请各代表团支持目前的文本。

41. **Berlingieri 先生**（意大利）说，由于意大利代表团参加了赔偿责任限额的谈判，因此，对这些限额予以承诺。

42. **Peer 女士**（奥地利）说，奥地利代表团支持目前的赔偿责任限额，但也赞成通过瑞典的建议。

43. **Wakarima Karigithu 女士**（肯尼亚）说，特别是由于法国、加纳、塞内加尔和美国表达的理由，肯尼亚代表团强烈支持保留第 61 条草案目前的措辞。

下午 4 时 40 分会议暂停，下午 5 时 05 分复会。

44. **Mollmann 先生**（丹麦观察员）说，作为折衷建议的发起国之一，丹麦代表团听说限额是包括中国和韩国在内的一些代表团非常担心的一个原因，对此他感到很难过。人们认为该折衷建议是一揽子建议，不要重新审议单个问题是重要的。瑞典代表团作为一项小调整提出的建议事实上是一个重大修改，对公约草案有着重大影响。

45. **Egbadon 先生**（尼日利亚）强调，目前的文本是复杂折衷的结果；如果不对与一揽子建议捆绑在一

起的所有其他问题重新审理，限额问题是不可能重新审理的。应考虑到全球的所有地区，许多发展中国家感到第 61 条草案中的限额应当保留。关于瑞典的建议，尼日利亚代表团不赞成对承运人的违约义务重新定义，因为目前的措辞也是折衷建议的组成部分。

46. **Czerwenka 女士**（德国）说，尽管主张不要对这个问题重新审议，但是，委员会的任务就是要审议公约草案的所有方面。她也愿意使公约在全世界生效；如果一些地区被漏掉，将是很遗憾的。德国代表团愿意调查限额问题，而无须审议公约草案的所有方面，以帮助设计一个一揽子建议，把所有的担心问题都反映出来。

47. 德国代表团对赔偿责任限额所包括的承运人的义务范围与瑞典有着同样的担心，因此，支持对建议的措辞修改。许多代表团对担心只提灭失或损坏范围太窄，因此，设计了现在的方案，但是，从未想到把承运人没有提供信息或确实没有一起提供运输工具包括在赔偿责任限额中。交错货物以及灭失和损坏的提法澄清了原来试图使用“违约义务”的提法；因此，瑞典的建议是澄清，而不构成实质性修改。

48. **Lebedev 先生**（俄罗斯联邦）说，第 18 和 61 条草案对公约草案无疑是至关重要的。海事法方面的主要专家在草案问题上已经工作了 6 年时间，所取得的某种结果是重要的。当然公约一旦通过，将做详细审阅。此时，将有 3 项管理海事贸易的国际公约，不清楚哪一项公约是最广泛的适用的。

49. 在难于回头重新审议赔偿责任限额的情况下，委员会可以重新考虑使用“违反公约义务”的语句，该语句在《海牙规则》和《汉堡规则》中是没有的，以代替传统的“货物灭失或损坏”。第三工作组（运输法）报告第 189 段关于第二十一次会议

的工作（A/CN.9/645）指出，对于错误信息和错交货物是否已经或应该包括在内还不确定。“违约义务”这个术语含混不清。法庭和仲裁庭需要有应用该条款的导则。如果有可能回到原来的货物灭失或损坏的提法，那么，在赔偿责任货币量问题上更容易达成共识。

50. **Sharma 先生**（印度）说，工作组在做了大量工作后，形成了一种折衷的文本，使想要较高赔偿责任限额与想要较低赔偿责任限额者之间达成平衡。因此，尽管他同情中国和大韩民国的担心，印度代表团还是接受这个折衷方案，事实上，已经提出了目前的限额，不能改变其立场。瑞典的建议有长处。印度代表团在这个问题上不能采取明确的立场，因为它的手脚已被原来的协议束缚住了。

51. **Halde 女士**（加拿大）说，加拿大不是折衷协议的签署国，加拿大代表团支持瑞典建立更广泛共识的努力。由于这个原因，她还支持提出的对第 1 款的修改。

52. **Sato 先生**（日本）说，在工作组中日本代表团不是折衷协议的发起国，因为它考虑限额太高，而最终支持了折衷方案。他对新方案达成更广泛的共识并不乐观，但他赞同这样的共识。如果这一努力失败了，日本代表团将支持目前文本的条款草案。另外，关于瑞典的建议，第 61 条的文本是被有意保持不明确的。另外，通过专门提到灭失、损坏和错交货物，瑞典的建议影响了对第 18 条的解释，使之清楚地表明该条没有包括错交货物。这一点也是故意搞得模棱两可，因为在某些司法中，错交货物被认为是丢失货物。

53. **Moulopo 先生**（刚果观察员）说，第 61 条是全面折衷的结果，对任何部分均不应重新审议。因此，他支持该文本维持原样。

54. **Bigot 先生**（科特迪瓦观察员）说，第 61 条是调节对一些问题的多种看法的一揽子建议。而不仅仅调节赔偿责任限额。尽管科特迪瓦代表团喜欢较高的限额，但是，支持折衷文本传达了支持普遍性原则的强烈信号。科特迪瓦代表团对第 61 条草案目前的文本做出承诺。
55. **Morán Bovio 先生**（西班牙）说，目前形式的第 61 条草案是完全可以接受的。为达成共识，已经做了大量的工作，不可能再对这种协议做出改进。
56. **Mbeng 女士**（喀麦隆）说，喀麦隆代表团提倡较高的限额，但是，按照折衷精神，同意第 61 条草案的目前文本。瑞典的建议是一个重大修改。喀麦隆代表团认为自己已被确定的协议所约束，对有关承运人赔偿责任限额的一揽子折衷建议的任何方面都不会重新审议。
57. **Ngoy Kasongo 先生**（刚果民主共和国观察员）指出，一些进展是具有历史意义的，委员会有机会通过公约草案，作为一种普遍文书，他说，第 61 条草案应无保留地以目前形式通过。
58. **Serrano Martínez 先生**（柬埔寨）说，尽管柬埔寨国家的法律允许较高的赔偿责任限额，但是，柬埔寨代表团支持第 61 条草案目前的文本。
59. **Maradiaga 先生**（洪都拉斯）说，委员会基本目标之一是协调法律。已经同意对文本草案不再改动，承诺应受到尊重。
60. **Luvambano 先生**（安哥拉观察员）说，“折衷”这个词具有重要的法律定义。文本应保持起草时的形式。
61. **Oyarzábal 先生**（阿根廷观察员）说，第 61 条草案中确定的限额比他的政府想要的低 10 倍，因此，不可能接受进一步减少限额。
62. **Blake-Lawson 先生**（联合王国）、**Imorou 先生**（贝宁）、**Lost-Sieminska 女士**（波兰）、**Ndzibe 先生**（加蓬）、**Hron 先生**（捷克共和国）、**Ousseimi 先生**（尼日尔观察员）和 **Traoré 女士**（布基纳法索观察员）说，这些国家的代表团支持折衷方案，希望保留第 61 条草案目前的措辞形式。
63. **Hu Zhengliang 先生**（中国）说，为了澄清对中国政府不能接受第 61 条草案规定的赔偿责任限额的误解，他说这项决定是与中 国货运业认真协商后做出的，业界一致认为虽然《海牙 - 维斯比规则》是可以接受的，《汉堡规则》规定的限额比可预见将来商业上必要的限额要高，比《汉堡规则》更高的限额对海事贸易是有害的。
64. 在工作组中，作为一种政治让步，中国接受了《汉堡规则》的限额，将其作为绝对的最大限额，但对于为什么有必要将限额定得再高一些从来没有得到解释。在限额超过必要的情况下，委员会没有忠实于采取促进贸易的法律规则。委员会重大的政治考虑应是鼓励在贸易额和缔约国数量上将公约最广泛地应用于海事贸易。在国际贸易组织的统计中，中国按照国际商品贸易值排在世界第三位，按照商船队的规模排在世界第四位。作为最大的发展中国家，中国重视海上货物运输法律的一致性，但其基本的国家利益迫使它反对这样高的赔偿责任限额。
65. **Ibrahima Khalil Diallo 先生**（塞内加尔）要求中国考虑委员会的意愿。中国的需要是可以理解的，世界其他地区需要中国，中国应争取达成调合。
66. **Egbadon 先生**（尼日利亚）说，他理解中国这个若干非洲国家的主要贸易伙伴所面临的困难，但是，政治考虑也是重要的，他要求中国代表团在采取最后立场前要重新进行考虑。

67. **主席**说，很明显在委员会中，第 61 条草案得到广泛支持。

68. 第 61 条草案的实质内容获得核准，并将其提交给起草小组。

第 62 条草案（延误造成损失的赔偿责任限额）

69. **Oyarzábal 先生**（阿根廷观察员）指出，正文确定了由于延误造成经济损失的赔偿责任限额，相当于延迟交付货物运费的 2.5 倍。但是，由于延误可能会造成货物损坏，因此，这个限额并不合理。

70. **Mbiah 先生**（加纳观察员）说，他回忆在以前的版本中，委员会根据可支付的运费，取消了限额。

71. **Miller 先生**（美利坚合众国）澄清了根据可支付运费确定的赔偿责任限额与由于延误而造成的货物有形损失或损坏无关，第 61 条草案的一般限额是可以适用的，但只适用于无形的、经济的和间接的损失。

72. 第 62 条草案的实质内容获得核准，并将其提交给起草小组。

下午 6 时散会。