



联合国国际贸易法委员会
第四十一届会议

第 871 次会议简要记录

2008 年 6 月 19 日星期四上午 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。

08-39379 (C)



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 及 Add.1-13）

第 37 条草案（运输单证或者电子运输记录的签发）

1. 核准了第 37 条草案的实质内容，并提交至起草小组处理。

第 38 条草案（合同事项）

2. **Ibrahima Khalil Diallo 先生**（塞内加尔）提到了非洲国家集团书面评论意见（A/CN.9/658/Add.1，第 15 段）中关于第 38 条草案的提议，并要求在第 38 条草案的合同事项清单中纳入更多信息，特别是收货人名称、船舶名称、装货港和卸货港，以及近似交付日期。这些信息对于履行合同至关重要。

3. **Elsayed 先生**（埃及）赞成塞内加尔代表的提议，并强调需要提供运输单证签发地点和日期、承运人名称和地址、货物价值、货物交付地点、对存在潜在危险货物的充分说明，以及原始单证编号等方面的详情。

4. **Imorou 先生**（贝宁）说，贝宁代表团大力支持塞内加尔代表的提议。主要作为一个海运国，贝宁认为，提供更多信息非常重要。如果不了解船舶名称、装货地点和近似到达日期，托运人便无法采取必要行动，因此，应向其提供所有相关信息。

5. **Wakarima Karigithu 女士**（肯尼亚）赞成塞内加尔、贝宁和埃及代表的提议。

6. **Malanda 女士**（刚果观察员）说，刚果代表团也支持塞内加尔增加合同事项的提议。她不理解为何省略这些基本信息，工作组第十届会议之前的前

一份草案载有这些信息。

7. **Ndzibe 先生**（加蓬）、**Lavambano 先生**（安哥拉）和 **Ousseimi 先生**（尼日尔）也支持塞内加尔代表，以及非洲国家集团联合书面评论意见（A/CN.9/658/Add.1，第 15 段）所载的提议。

8. **van der Ziel 先生**（荷兰观察员）解释，第 38 条草案仅载有法定事项，并允许各商业当事方商定，运输单证应纳入哪些增订事项。许多情况下，在签发运输单证时还未获得船舶名称、收货人名称和地址、装货港和卸货港以及近似交付日期等事项方面的信息。例如，在多式联运合同中，从内陆启运地启运后，事前可能不知道装载货物的船舶名称，因为要经历数天才能到达，甚至由承运人自行决定到达的港口。同样，收货人名称也不具有法定性，因为有时在签发运输单证之际还无法知道最终买方的身份。关于交付日期，虽然海运方面的惯例是估计到达日期并通知收货人，但要求在运输单据中纳入这些信息不太可能。此外，托运人还必须要求尽早获得运输单证，提交银行，以获得购买价款；因此，及早签发运输单证是为了捍卫托运人的利益。

9. **Czerwenka 女士**（德国）感谢荷兰代表所做的解释，并要求进一步阐述第 38 条所列合同事项属于法定事项的观点。她想知道信息不准确或出现遗漏是否会导致运输单证无效。

10. **主席**说，第 41 条草案会解决德国代表的担忧。

11. **Ngoy Kasongo 先生**（刚果民主共和国观察员）支持非洲国家的提议。更多与装船货物相关的详情——诸如运输货物的船舶名称，或者装货或卸货的港口——将会为第 38 条草案所列基本信息提供有益的补充，并使其更为准确。

12. **Miller 先生**（美利坚合众国）说，第 38 条草案的基本观念是要求绝对必要的信息。提议的诸多增订信息会产生适得其反的作用，其会导致托运人交易成本增加，破坏公约草案的宗旨。他指出，一直捍卫托运人利益的代表团支持在许多情况下会使这些利益受损的条款，这很可笑。由于荷兰代表解释了省略的原因，因此荷兰代表团反对第 38 条纳入更多信息的要求。

13. 在答复德国代表提出的问题时，他指出，在法律强制执行意义上而言，第 38 条草案所要求的事项的确为法定事项，虽然第 41 条草案第 1 款保留了合同事项中缺少一项或者数项内容，或者这些内容不准确的情况下，运输单证的法律效力，因此不能因承运人的失误而使托运人的利益受损。但是，公约草案并非旨在约束承运人与托运人之间合同关系的所有方面；一些方面将由国家法律给予处理，并且许多国家法律制度确实出台了各项规定，约束如果承运人拒绝将托运人有权要求的信息纳入单证，则应采取哪些行动。根据第 41 条第 3 款，公约草案本身规定合同事项未载明其他状况的，则应视为承运人或者履约方收到货物时货物状况良好。

14. **Kim In Hyeon 先生**（大韩民国）说，在签发运输单证之时，通常还不能确定非洲国家提议中的一些增订事项。虽然可能会自愿在运输单证中纳入这些事项，但第 38 条草案却不应涵盖它们。大韩民国代表团赞成荷兰代表的观点，以及美国代表做出的解释。

15. **Sandoval 先生**（智利）说，他认为，第 38 条草案应只涵盖签发运输单证所需的信息，智利代表团支持保持该条款不变，同时也赞成荷兰代表和美国代表的观点。任何其他事项应由托运人和承运人之间事先签订的协议来提供。

16. **Hu Zhengliang 先生**（中国）说，荷兰代表的解释很有说服力，因为公约草案是一份“海运加其他运输”的公约。在签发运输单证或电子运输记录之时，承运人或托运人对一些事项还尚不明确。他还对主席关于参考第 41 条草案的提议表示欢迎，其规定缺少一项或者数项事项不影响运输单证的法律效力。该条款表明，第 38 条草案列举的事项不完全具有法定性。中国代表团同意非洲国家关于收货人在收到运输单证之时应得知交付货物的地点的提议；但是，无需在运输单证或电子运输记录中载明该条信息。

17. **Elsayed 先生**（埃及）说，作为立法者，委员会成员应纳入使案文得以更清楚、更准确的任何内容。如果诉诸仲裁，船舶名称等信息则将非常重要。

18. **Bigot 先生**（科特迪瓦观察员）强调，缺少第 38 条草案要求的任何信息，或这些信息不准确不会影响运输单证的法律效力，这一点第 41 条草案已做出明确规定。此外，非洲国家希望纳入的增订信息会为贸易提供便利。托运人需要知道交付地点，至少要知道近似交付日期。并且没有明显的理由证明纳入这些信息会导致成本增加。

19. **Traoré 女士**（布基纳法索）说，纳入增订内容非常重要，对于内陆国家的托运人而言尤为如此，因为他们需要获得关于转运港口以及交付日期方面的可靠信息，从而可在准确的地点及时收取货物。

20. **Slettemoen 女士**（挪威）支持案文保持原样，但同时还建议，采用折衷方法，可在明确规定不具有法定性的基础上纳入增订内容。

21. **Delebecque 先生**（法国）说，在运输单据中纳入其他信息的要求将会产生适得其反的作用。无需在此类单据中列入船舶名称，虽然这与所运输的货物存在基本关系，但与为此使用的手段却无关。第 22 条草案已对时间约束方面的问题做出了规定，这

取决于当事方之间协议的明示或暗示。

22. **Sato 先生**（日本）说，船舶名称和装货港及卸货港等增订事项的确对贸易有益，但只有在对其明确的情况下才能纳入。未提供此类信息不应成为困扰签发运输单证的一个障碍，同时在清单中列入交付日期需要具备一些限制条件。由于为能够对提议的增订事项做出保留而必须具备详细而复杂的条件，因此最好能保持原文不变。他同意美国和中国代表关于未满足该条草案的任何要求不会导致运输合同无效的观点。这方面取决于国内法律。公约草案本身并未详细说明违反其中诸多条款可能会导致何种后果。

23. **Sharma 先生**（印度）回顾了经过长期讨论最终确定的事项清单。尽管非洲国家的提议有一些可借鉴之处，但他认同荷兰和美国代表的说法。在技术方面而言，根据第 41 条草案，该条草案的要求不具有法定性，并且这与目前的讨论并不相关。特别是根据第 33 条草案，另一条非常有益且尚未提及的信息是收货的地点和时间。

24. **Berlingieri 先生**（意大利）说，的确需要纳入收货地点和时间方面的信息，因为根据第 5 条草案，如果没有此类信息，便无法确定公约草案是否适用。

25. **Egbadon 先生**（尼日利亚）说，不能脱离第 41 条草案，孤立考虑第 38 条草案。只有在获得的情况下，才需提供所需的信息，并且不具有法定性。

26. **Ibrahima Khalil Diallo 先生**（塞内加尔）回顾了 1978 年通过的《汉堡规则》，其第 15 条所列的一些合同要求并未被列入公约草案。合同的确必须要列入所有必要信息，其中包括收货的地点和日期。尽管合同的主体并非船舶而是货物，但纳入运输货物的船舶的名称也非常有益。

27. **van der Ziel 先生**（荷兰观察员）说，《汉堡规则》的确载有较长的合同事项要求清单，但与公约草案主要的不同是，其要求纳入承运人的名称和地址。1978 年，在电子通讯获得发展之前，运输单证是获得必要数据的主要途径。而今，一旦确定了承运人，便很容易获得任何所需的信息。由于所有大规模承运人都拥有网络，其可提供货物追踪系统，因此不需要在运输单证中载明此类数据。另一个因素是，对于要载明的信息而言，首先必须要获得信息，并且由于许多信息在运输过程中才能获得，因此该要求会妨碍及早签发运输单证。在交付地点方面尤为如此，因为托运人通常不知道最终的卸货地点。此外，托运人可能是跟单托运人，其宁愿隐瞒托运人的名称。关于收货地点，因为如果不知道地点，运输便无从谈起，因此不需要提及这点：这是所有运输合同的关键。

28. **Downing 女士**（澳大利亚）认为，列入收货和交货的地点非常有益，并针对荷兰代表的发言指出，在诸如不知道交付地点的情况下，则可适用第 41 条草案。

29. **Mollmann 先生**（丹麦观察员）说，在布基纳法索代表所述的情况下，只能由承运人和托运人来商定合同应载明的信息；使所有法定条款具有此类效力并不实际。他不同意澳大利亚代表关于适用第 41 条草案的说法，该条款仅指出合同事项方面的欠缺不会影响运输单证的有效性。根据国内法，此类欠缺可能会导致出现该条草案无法缓和的其他后果。

30. **Talbot 女士**（新西兰观察员）说，为讨论挪威和日本代表提出的建议，举行非正式协商非常有益。

31. **Mbeng 女士**（喀麦隆）强调，如多数非洲国家一样，在贸易方面，喀麦隆为收货国，因此其认为，合同事项载明收货人名称和地址非常有益。此

外，该信息应具有法定性，并应纳入该条草案的要求清单。

32. **Morán Bovio 先生**（西班牙）强调，必须要铭记运输单证中无需载明第 5 条草案中规定的适用于履行海运合同方面的内容。西班牙代表团希望第 38 条草案能保持原样，因为纳入更多合同事项会涉及诸多问题。

33. **Carlson 女士**（美利坚合众国）支持新西兰代表的提议，即应举行非正式协商，以制订一份准确、严谨的草案，解决提出的所有担忧。

34. **Czerwenka 女士**（德国）说，根据第 1 条草案第 14 (b) 款的界定，运输单证能证明或包含一项运输合同。其赞同运输单证应体现关键内容的观点。为此，德国代表团支持在第 38 条草案纳入更长的合同事项清单的提议，并赞成新西兰代表关于应举行非正式协商的提议。

35. **Elsayed 先生**（埃及）说，埃及代表团也同意就第 38 条草案修正工作举行非正式协商的提议。他促请授权开展此项任务的小组要确保在增订合同事项清单中纳入船舶名称。

36. **Mayer 先生**（瑞士）说，瑞士代表团同意在第 38 条草案中纳入更长的合同事项清单的提议，前提是也要纳入必要的限制条件。例如，在签发运输单证时，不应强迫各当事方商定装货港和卸货港。因此，在第 38 条草案关于这些港口的提法之后应载有“如果当事方指定”的措辞。同样，如果在第 38 条草案中纳入了收货和交货的地点，则应允许由相关当事方在晚些时候决定该地点。

37. **Ibrahima Khalil Diallo 先生**（塞内加尔）重申，塞内加尔代表团希望合同事项纳入的增订信息包括收货人的名称和地址、船舶名称、装货港和卸货港，以及近似交付日期。

38. **Kim In Hyeon 先生**（大韩民国）回顾，第 38 条草案与第 43 条草案（合同事项的证据效力）密切相关。在这方面，他指出，与《海牙-维斯比规则》不同的是，除第 38 条草案提及的事项以外，公约草案允许在运输单证中载明更多的合同事项，从而产生第 43 条草案 (a) 项和 (b) 项中的证据效力。

39. **Sharma 先生**（印度）询问，是否也应在非正式协商中审议是否载明收货地点的问题。

40. **Ibrahima Khalil Diallo 先生**（塞内加尔）指出，可能会达成共识，因为绝对多数的代表团希望在第 38 条草案中纳入增订事项，并希望针对这些增订提供必要的限制条件。然而，如果就纳入所有内容无法达成共识，他希望塞内加尔代表团的最初提案能够作为协商一致的决定获得核准。

41. **主席**说，他认为委员会希望就第 38 条草案举行非正式协商，并且此次协商不仅要审议塞内加尔和埃及的提议，还要审议纳入收货地点和日期以及必要限制条件的提议。但是，如果无法达成折衷方案，第 38 条草案则将会保持原样。

42. **就这样决定。**

上午 11 时 55 分会议暂停，中午 12 时 20 分复会。

第 39 条（承运人的识别）

43. **Elsayed 先生**（埃及）建议为确保法律上的可靠性，应重新起草第 39 条第 2 款，因为它为承运人逃避责任提供了太多的余地。

44. **Sato 先生**（日本）说，日本代表团对第 39 条草案的案文不满，但因为其为一揽子折衷方案的一部分，因此其决定接受该条款。

45. **核准了第 39 条草案的实质内容，并提交至起草小组处理。**

第 40 条草案 (签名)

46. **Czerwenka 女士** (德国) 提请注意德国代表团的书面评论意见 (A/CN.9/658/Add.11, 第 17 段), 并指出, 第 40 条草案第 2 款规定电子运输记录应当包含承运人的电子签名, 并提出了少数要求。根据德国代表团对该条款的理解, 国内法可针对电子签名提出更多具体要求。因此, 德国代表团接受第 40 条草案第 2 款。

47. **Downing 女士** (澳大利亚) 说, 澳大利亚代表团可根据德国代表的解释接受第 40 条草案。

48. **Sato 先生** (日本) 说, 日本代表团完全赞成关于第 40 条草案的解释, 还欢迎关于该条草案的任何其他说明。

49. **Carlson 女士** (美利坚合众国) 说, 美利坚合众国与德国代表的理解相同。该条款是公约草案中语言不太详尽的一处, 因此未做出规定的事项有待于国家法律来确定。

50. 核准了第 40 条草案的实质内容, 并提交至起草小组处理。

第 41 条草案 (合同事项的欠缺)

51. **Imorou 先生** (贝宁) 建议, 在法文版本的标题中, “erreurs” 或 “omissions” 比 “lacunes” 更为合理。

52. 核准了第 41 条草案的实质内容, 并提交至起草小组处理。

第 42 条草案 (对合同事项中货物相关信息做出保留)

53. **van der Ziel 先生** (荷兰观察员) 指出, 第 42 条草案多次使用了“集装箱”一词, 并说, 应扩大该词的范围, 纳入公路和铁路货运车辆, 以使此处的措辞与第 61 条草案第 2 款保持一致, 该条款的

依据为《海牙-维斯比规则》中所谓的“集装箱条款”。根据第 61 条草案第 2 款, 如果合同事项载列了货物件数, 集装箱或公路或铁路货运车辆中的每一件货物应视为一个单位, 以进行限制。如果属于这种情况, 承运人可对载列做出保留。

54. **Berlingieri 先生** (意大利) 指出, 第 42 条草案第 3 款和第 4 款使用了“封闭集装箱”一词, 其询问该形容词是否也可适用于荷兰提议中的公路或铁路货运车辆。

55. **van der Ziel 先生** (荷兰观察员) 说, “封闭”也应适用于公路和铁路货运车辆, 因为根据该条款, 该词的意思是从集装箱外部无法看到的物品。

56. **Miller 先生** (美利坚合众国) 说, 美利坚合众国代表团同意荷兰的提议。

57. **主席**认为, 委员会接受在第 42 条草案提及集装箱之处增加公路或铁路货运车辆措辞的提议。

58. **Estrella-Faria 先生** (国际贸易法司) 说, 可避免重复提及“公路或铁路货运车辆”, 方法是在第 1 条草案中增加关于“车辆”的一般性定义, 其将表明“车辆”指的是“公路或铁路货运车辆”。在起草小组举行会议, 统一所有语文的案文时可处理此事项。

59. **主席**说, 起草小组可考虑该提议。

60. 第 42 条草案的实质内容经修正后获得核准, 并提交至起草小组处理。

第 43 条草案 (合同事项的证据效力)

61. **主席**回顾了大韩民国代表在就第 38 条草案进行的辩论期间所做出的发言, 根据第 43 条草案 (a) 项和 (b) 项, 除第 38 条草案所列事项之外, 运输单证中的所有合同事项都具有证据效力。

62. **Elsayed 先生** (埃及) 说, (c) (二) 项中的

措辞为替换货物和走私提供了机会，实际上埃及和约旦的法院已审理过此类案例。他提议应将“集装箱封条的识别号”之前的“而非”一词改为“以及”。

63. **Mollmann 先生**（丹麦观察员）说，该条草案是丹麦代表团存在疑问的地方之一，即鉴于该条款的实际影响，其目标为实际的集装箱，添加“公路和铁路货运车辆”一词是否合理。公路车辆通常也显

示一个识别号，或至少一个许可牌照，但他不清楚这一惯例是否适用于铁路货运车辆。关于埃及代表提出的应将集装箱封条的识别号也视为确证的建议，该案文是经过广泛磋商得出的结果。现有措辞的依据是各项实际因素，因为承运人不能完全控制封条；例如，海关管理机构可能也会贴其他封条。因此丹麦代表团支持将案文保持原样。

下午 1 时散会。