



---

联合国国际贸易法委员会  
第四十一届会议

第 869 次会议简要记录

2008 年 6 月 18 日星期三上午 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。

08-39397 (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 和 Add.1-13）

**第 18 条草案（赔偿责任基础）（续）**

1. **Traoré 女士**（布基纳法索观察员）说，由于第 18 条草案在文书草案中非常重要，其措辞应反映所表达的所涉各方利益实现均衡的愿望。由于条文草案中缺乏这种均衡，荷兰代表团同其他非洲国家一起已在 A/CN.9/658/Add.1 中建议将第 3 款删除，条文草案也应相应重新调整。

2. **Bigot 先生**（科特迪瓦观察员）对意大利代表团在上次会议上的声明回应说，实际上，托运人与承运人相比在举证责任要求上存在不均衡。承运人得到了免责选择的可能性，因此比托运人享有更有利的待遇。

3. **Lebedev 先生**（俄罗斯联邦）说，由于文书草案旨在规范国际贸易中的义务和赔偿责任问题，第 18 条草案抓住了问题的核心。这是折衷的结果，再现了《海牙-维斯比规则》第四条第 2 款的条款，《规则》列出了可用以免除承运人赔偿责任的事件或者情形，而《汉堡规则》没有给出这一清单。但是，他质疑在《海牙-维斯比规则》遗漏航行过失清单，因为即使在现代，这种事故仍有可能发生。公约草案中应包括折衷措辞，即如果航行或航船管理失误，应免除承运人赔偿责任。《汉堡规则》相对缺乏成功是由于遗漏了这一条款。思考未来公约草案并确保公约草案自身的广泛应用非常重要。

4. **Elsayed 先生**（埃及）提醒委员会，他所表达的观点是阿拉伯国家联盟所有成员的观点，并强调海运公司的重要作用，它们为发达国家及类似的发展中国家提供具有价值的服务。他回顾有关遵守良

好信誉的第 2 条草案及在司法和仲裁程序中适用建议的文书的第 4 条草案，并且说，时间局限性不应妨碍委员会关注实现均衡案文的实际问题，在要求其成员国作为立法者行事后尤其如此。人人都有权维护自身利益，而公正则要求所有利益都应得到考虑。由于一旦承运人无法证明不存在过失，第 18 条草案第 2 款就会变得无效，他提议应将以下措辞插入第 2 款开始处：“除非索赔方证明损坏由承运人或其代表之一的失误造成……”。他赞成应将第 3 款删除的提议。该条款草案第 1、2、3 款看上去在框架上彼此孤立，难以实现有关各方之间的利益平衡。

5. **Mbeng 女士**（喀麦隆）说，公约草案要获得广泛接受，必须实现托运人和承运人之间利益的均衡。因此应认真考虑 A/CN.9/658/Add.1 所建议的条款草案的替代措辞，从而必须删去第 3 款草案，索赔人可能很难证明第 5 款草案所要求的船舶不适航。

6. **Oyarzabal 先生**（阿根廷观察员）说，很难提供第 2 款要求的否定性证据。他倾向于积极性的提法。第 3 (f) 款规定的船上火灾应坚决免除赔偿责任，因为这是承运人无法预见的事件之一。

7. **主席**提醒委员会，工作组提议的案文是长时间艰难辩论结束时达成的折衷结果，得到了广泛多数的支持。

8. **Sobrinho 女士**（安哥拉观察员）回顾说，在缺乏协商一致时，曾经做出过决定举行非正式磋商重新审议第 12 条草案，她想知道相似的方式是否适用第 18 条草案。草案目前的措辞将导致发展中国家货物价格上升，从而有悖于大会呼吁的支持实现《千年发展目标》、特别是减贫目标的全球努力。她特别提到了大会第 60/1 号决议中阐明的《2005 年世界首脑会议成果》中关于满足非洲特别

需要的第 68 段。如果核准第 18 条草案目前的措辞，安哥拉代表团将行使其保留权利。

9. **主席**说，他呼吁就第 12 条草案举行非正式磋商，因为他无法确定最普遍的观点。这与第 18 条草案的情况不同：根据他的计算，赞成提议措辞的多数为 2 比 1。

10. **Amadou Kane Diallo 先生**（塞内加尔）强调，关于第 18 条草案，要达成可接受的协商一致决定，委员会要考虑非洲国家和阿拉伯联盟的意见，这非常重要。根据他的计算，支持目前措辞的国家并不占压倒性多数。事实上，至少 15 个代表团呼吁删除该条款草案。

11. **Egbadon 先生**（尼日利亚）说，不应为了需要及时做出关于第 18 条草案的决定而牺牲公平和公正，第 18 条草案是公约草案整体的一个核心部分。因此，委员会应确保做出必要努力，以让所有人满意的方式处理第 18 条草案。否则，委员会可能给出误导，认为整个非洲大陆、阿拉伯国家联盟和一些主要欧洲国家的观点不太重要。为了达成共识，他提议应举行非正式磋商，审议第 18 条草案。

12. **Czerwenka 女士**（德国）认为，起草所有代表团都可以接受的公约草案很重要。出于这个原因，对第 18 条草案表示关切的代表团应有机会在非正式磋商中努力寻求一致解决办法。因此，她支持尼日利亚刚刚提出的建议。

13. **Delebecque 先生**（法国）指出，虽然非正式磋商可能证明有用，但孤立地讨论第 18 条草案还是会很困难，因为它是其他条款众多含义折衷妥协的结果，其中包括赔偿责任限额、保留和第 27 条草案的措辞。

14. **Ibrahima Khalil Diallo 先生**（塞内加尔）说，塞内加尔代表团不同意法国代表团刚才表达的观点。关于第 18 条草案的非正式磋商可以限制到该特定问题。例如，第 62 条草案关于赔偿责任限额的问题就是一个完全独立的问题，不会引起异议。

15. **Ngoy Kasongo 先生**（刚果民主共和国观察员）认为，重启在维也纳已经达成的整套折衷办法将非常危险。非正式磋商可以主要关注非洲国家集团在其联合评论第 12 段中给出的具体建议（A/CN.9/658/Add.1）。

16. **Tsantzalos 先生**（希腊）说，希腊代表团支持维持第 18 条草案目前的措辞，它代表了一个公平、均衡的折衷办法。重启该条款草案的讨论只会造成进一步的复杂局面。

17. **Carlson 女士**（美利坚合众国）说，美国代表团支持维持第 18 条草案目前的形式。已做出各项努力来实现一种可接受的折衷办法。提议的非正式磋商只会重启许多争议性问题的讨论，将会破坏公约草案本身取得的成果。

18. **Hu Zhengliang 先生**（中国）说，第 18 条草案是关于承运人赔偿责任整套折衷办法的一部分，因此孤立考虑并不恰当。如果进行非正式磋商，磋商应涵盖关于承运人责任，特别是承运人赔偿责任限额的整套折衷办法。

19. **Imorou 先生**（贝宁）指出，海运业自 1924 年《海牙规则》以来已有相当发展。把关于本公约草案的争论建立在这样一个模式上看起来似乎有些古怪。非洲不是一个国家，而是许多独立的国家，必须尊重并考虑它们的关切事项。如果委员会没有采纳这种方式，可能永远也无法通过公约。

20. **主席**回顾说，反对维持第 18 条草案的代表团数量仍占少数。

21. **Moulopo 先生**（刚果观察员）说，委员会应允许有关代表团以妥协的精神非正式地审议第 18 条草案，努力实现建立在公平和均衡基础上的共识。海运业自 1924 年起确实发生了巨大变化，但第 18 条草案并没有考虑这些发展。结果，目前的案文将极大地影响托运人，导致保险费增加，这将增加货物的价格。这些成本最终将落到最后的消费者身上。草案案文因此与非洲国家战胜贫穷、实现《千年发展目标》的国家运动的步调不一致。

22. **Downing 女士**（澳大利亚）强调，委员会的任务是制定一项和谐的国际贸易法。为此，澳大利亚代表团支持就第 18 条草案举行非正式磋商的提议，以便实现一种妥协的解决办法。

23. **Kim Bong-hyun 先生**（大韩民国）说，尽管韩国代表团对第 18 条草案的措辞并不完全满意，但代表团愿意以妥协的精神支持保留该草案。韩国代表团反对就第 18 条草案举行非正式磋商，因为代表团不愿意就这个问题重启讨论。

24. **Schelin 先生**（瑞典观察员）说，瑞典代表团支持把第 18 条草案案文作为一项折衷办法。尽管草案的措辞并不令人完全满意，但与《海牙 - 维斯比规则》相比已有所改进：去掉了航行过失免责；去掉了部分火灾免责；业已明确，第 18 条草案第 3 款并不代表免责而是不存在失误的可辩驳的推定。但是，由于第 18 条草案是一系列妥协办法的一部分，如果进行非正式磋商，不应局限于孤立地审议该条款草案。

25. **Sharma 先生**（印度）说，印度代表团支持全面保留第 18 条草案。但是，如果进行非正式磋商，磋商应特别针对第 18 条草案，而不涉及与赔偿责任限额相关的其他复杂问题。

26. **主席**说，尽管提出了有力的论点，特别是非洲和埃及提出了有力的论点，但委员会的大多数成员希望完全保留第 18 条草案。他认为，委员会接受日本和瑞典提出的建议，删除第 5 (a) (三) 款中的括号，并用“和”替代“包括”，以便把该规定与业已修正的第 15 条 (C) 项一致起来。

27. 核准了第 18 条草案的实质内容及日本和瑞典提议的修正案，并将其提交给起草小组处理。

上午 11 时 30 分会议暂停，中午复会。

第 19 条草案（承运人为其他人负赔偿责任）

28. 核准了第 19 条草案的实质内容并将其交给起草小组处理。

第 20 条草案（海运履约方的赔偿责任）及“履约方”和“海运履约方”的定义。

29. **Czerwenka 女士**（德国）提请注意德国政府关于第 20 条草案（A/CN.9/658/Add.11，第 9 段）的评述。德国代表团也关切载于第 1 条草案第 7 款中的“海运履约方”的定义。第一个出现的问题是如何解释“港口”一词。根据她对第 1 条草案第 7 款中定义的解读，内陆承运人一旦进入港口就变成“海运履约方”，但进一步阐述这一定义会有所帮助。而且，也不清楚谁负责证明发生损失的地点。对关切“海运加其他运输方式”合同的成员国，需要一个让成员国从合同灵活退出的条款。

30. **主席**说，定义最后一句中的“仅仅”一词应满足德国代表所表达的关切事项。

31. **Sato 先生**（日本）解释说，港区外开始并结束行程的公路承运人绝不是海运履约方。如果在港区内特别运营，则陆路承运人为海上履约方：例如，在港口内从终点运输货物的卡车。但是，定义中的模糊性也许可以澄清。

32. **Miller 先生**（美利坚合众国）说，批准《汉堡规则》的国家在相当长时间中一直在港区范围定义方面模糊。由于抽象界定港口界限困难，《汉堡规则》允许地方港口当局划定边界，公约草案最好将这个问题留给国家各自决定。美国代表团支持第 20 条草案及其相关定义的目的案文。

33. **Elsayed 先生**（埃及）说，第 20 条草案第 2 款与第 13 条草案相关，埃及代表团倾向于将其删除。把海运履约方理解为可以免除赔偿责任是不可能的。

34. 核准了第 20 条草案和第 1 条草案第 6、7 款的实质内容并将其交给起草小组处理。

#### 第 21 条草案（连带赔偿责任）

35. 核准了第 21 条草案的实质内容并将其交给起草小组处理。

#### 第 22 条草案（迟延）

36. **Czerwenka 女士**（德国）说，第三工作组（运输法）仔细讨论了协议是否必须明示或者可以默示。因为，按照该条文的当前措辞，条款没有明确提及明示协议，她推定，明示协议或默示协议都可以接受。

37. **Mayer 先生**（瑞士）说，瑞士代表团以同样方式阻止了该条款草案。

38. **Downing 女士**（澳大利亚）说，由于该条款草案将极大地改变澳大利亚的法律，总体减少货物利益权，澳大利亚代表团永远支持将其删除。

39. **Slettemoen 女士**（挪威）说，挪威代表团也支持删除草案，但将会接受理解为，承运人不能退出合同关于迟延问题的一般义务以及没有明示协议也适用条款的折衷案文。

40. **Peer 女士**（奥地利）说，奥地利代表团支持将草案包含在内，因为草案已经起草，而且这一条款附有德国和瑞士代表表达的阐释。

41. 核准了第 22 条草案的实质内容并将其交给起草小组处理。

#### 第 23 条草案（赔偿额的计算）

42. **Elsayed 先生**（埃及）说，埃及代表团愿意在第 2 款和第 3 款之间插入一项规定，即如果交付地没有同种类和同品质货物，管辖法院将决定赔偿额。

43. **Morán Bovio 先生**（西班牙）说，在他看来，公约不会是解决这个问题的最佳场所，因为大多数国家的仲裁法庭都制定了赔偿额。多数情况下，将依据国内法解决这个问题，公约并不打算涉及这一领域。

44. 核准了第 23 条草案的实质内容并将其交给起草小组处理。

#### 第 24 条草案（发生灭失、损坏或者迟延时的通知）

45. 核准了第 24 条草案的实质内容并将其交给起草小组处理。

46. 核准了第 25 条草案的实质内容并将其交给起草小组处理。

#### 第 26 条草案（船舶上的舱面货）和“货物”、“船舶”、“集装箱”的定义

47. **van der Ziel 先生**（荷兰观察员）说，第 26 条草案扩大了舱面货的通常赔偿责任规则，是公约中所表述风险均衡的基本因素。在限制承运人承运舱面货的自由上，该条款草案反映了《海牙规则》下情形的改善。《海牙规则》没有涵盖舱面货，因

此让承运人在大多数情况下为自己免除赔偿责任。  
第 26 条草案改变了有利于承运人利益的均衡。

48. **Ibrahima Khalil Diallo 先生**（塞内加尔）注意到，尽管自《海牙规则》以来，在承运人和托运人利益均衡的问题上取得了进展，但依据第 26 条草案和《汉堡规则》，托运人的合同情形基本上仍然没变。如果有什么区别的话，这方面的趋势有利于承运人的利益：《汉堡规则》允许损坏通知在交付日期之后的 15 个连续日内发给承运人，而公约草案则在第 24 条草案第 1 款中将通知期限限制为 7 天。

49. **Hu Zhengliang 先生**（中国）说，中国代表团对案文的实质内容没有异议，但认为在公约草案任何地方提及“贸易习惯、惯例和做法”时，词序上都应标准化。

50. **Morán Bovio 先生**（西班牙）说，出于法律常识考虑，在把法律文书的条款如 1978 年的《汉堡规则》、目前的公约草案及其他早期法律文书的条文做比较时，必须考虑历史背景的不同。显而易见，1978 年发送一个文件的时间较之当前的电子通讯时代所花的时间要长，因此根据《汉堡规则》发送损坏通知要给予更长的时间段。

51. **Ibrahima Khalil Diallo 先生**（塞内加尔）说，一些代表团维护《海牙规则》的一系列过时且不合理条文的做法是站不住脚的，这些规则已近一个世纪，当时是权宜之计，同时摒弃了与视为失效的《海牙规则》做的不合时宜的对比，因为它们已

有三十年的历史。与其继续这个百年争论，不如将注意力放在推动承运人和托运人的利益上。

52. **主席**注意到，第 1 条草案第 24、25、26 款中“货物”、“船舶”、“集装箱”的定义与第 26 条草案相关。

53. **van der Ziel 先生**（荷兰观察员）询问，根据荷兰代表团在其评论（A/CN.9/658/Add.9，第 9 段）中提出的建议，“货物”定义中的“集装箱”一词是否应补充上“公路和铁路货运车辆”。

54. **Mollmann 先生**（丹麦观察员）和 **Sharma 先生**（印度）认为，在第 1 条草案第 24 款中增加“公路或铁路货运车辆”是恰当的。

55. **Schelin 先生**（瑞典观察员）说，在“货物”定义中包括提及“公路和铁路货运车辆”将导致某些混乱。“货物”的定义已经涵盖“任何项目”，明确提及公路和铁路货运车辆没有必要。并且，第 61 条草案第 2 款把集装箱和公路或铁路货运车辆称为可以在其中或其上面运输货物的东西。

56. **主席**说，考虑到关于建议修订的不同观点，他认为委员会希望维持目前“货物”定义的措辞。将要求起草小组确保提及“贸易习惯、惯例和做法”时的一致性。

57. **核准了第 26 条草案和第 1 条草案第 24、25、26 款的实质内容并将其交给起草小组处理。**

下午 1 时散会。