



联合国国际贸易法委员会
第四十一届会议

第 878 次会议简要记录

2008 年 6 月 24 日星期二下午 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。



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 和 A/CN.9/658 及 Add.1-13；A/CN.9/XLI/CRP.6）

第 92 条草案（保留）（续）

1. **主席**请委员会继续审议奥地利和德国代表团关于用两条新条款替代第 92 条草案的提议，新条款允许各国海上运输和除海上运输以外的其他运输方式方面的合同不适用该公约草案（A/CN.9/XLI/CRP.6）。

2. **von Ziegler 先生**（瑞士）说，他认识到此提议旨在让尽可能多的国家恪守该公约草案，从而用一种能够体现贸易需求的单一文书来代替诸多此类文书的激增。但是，这一提议完全会导致另外一种激增——保留——而这对法律统一却毫无意义。一些代表团坚持认为，该公约草案的一些规定所许可的合同自由也将成为困扰统一的一个障碍。虽然 1980 年的《联合国国际货物销售合同公约》规定了类似的合同自由，但并没有产生上述的影响。如果一些缔约国选择了保留，则他可以预测在根据法庭所在地以及收货地点和交货地点是否在不同国家来决定公约是否适用于某一特定运输合同过程中存在的主要问题。

3. **Nguema Assoumou 先生**（加蓬）说，他支持塞内加尔、科特迪瓦和其他国家代表强调需要努力统一国家法律制度的观点。虽然委员会应通过一项最大多数代表团能够接受的解决方案，但加蓬代表团无法支持该提议。

4. **M'inoti 先生**（肯尼亚）说，肯尼亚代表团与许多其他代表团一样，对该公约草案的一些条款感到满意，而对其他一些规定表示关切。但是，该提议

无法解决这一问题，所以保持第 92 条草案原文不变更可取。

5. **Beare 先生**（国际海事委员会观察员）说，他意识到了该提议提出了一些应由各国政府决定的政策问题。但他希望把国际海事委员会的立场记录在案。在过去 7 年中，国际海事委员会代表全世界各国的国家海事协会，一直持有始终如一的观点，即为了使海洋法实现现代化，并推动现有的商业惯例，该公约草案应涵盖“门到门”运输。国际海事委员会在编制初步公约草案期间一直坚持这一立场，工作组随后对该草案进行了修订，并做出了大量修改。提议对第 92 条草案所做的修订不会促进统一，相反会导致不确定性，特别是在公约根据目前众所周知的 COMBICON 和 MULTIDOC 等形式签订的合同的法律范围方面。

6. **Mbeng 女士**（喀麦隆）说，一些提案国的观点与 A/CN.9/658/Add.1 号文件所表达的观点一致，该文件载有诸多非洲国家的评论意见。喀麦隆代表团最初认为，使该公约草案适用于“门到门”运输业务将给其所在地区的许多国家带来严重的法律后果，由于除其他外，在大多数情况下这会增加原告的举证负担，并且小规模经营者，特别是运输中介机构也将因大型经营者的排挤而无法生存。但在听完发言者关于需要一个全球统一的文书的主张后，她认为，应保持该条款草案的现有案文不变。

7. **Flores 女士**（委内瑞拉）说，委内瑞拉代表团也赞成保持第 92 条草案原文不变。

8. **Schelin 先生**（瑞典观察员）说，他在前次会议上就意识到，许多代表团可能愿意采取折衷方法，解决赔偿责任限额和多式联运问题。因此，他希望通过提出一项新条款，即第 92 条草案之二（特别

声明)，为就这些事项达成更加广泛的共识做最后一次努力。新的第 92 条草案之二为：

“一个国家可根据第 93 条声明：

(a) 它将只对海上运输适用《公约》；
或者

(b) 在本《公约》生效后的 10 年内，它将在 1978 年 3 月 31 日在汉堡签署的《联合国海上货物运输公约》第 6 条第 1 款 (a) 项规定的赔偿责任限额数量替代第 61 条第 1 款中规定的数量。此声明必须包含这两个限额数量。”

9. 此提议应当作为一揽子提议予以考虑，因为它涵盖了他提及的这两个问题。与奥地利和德国代表团的提议不同，该提议将允许各国规定，该公约草案只适用于多式业务中的港口到港口的（海上）运输，而多式联运还包括陆运，这也是《海牙规则》，《海牙 - 维斯比规则》和《汉堡规则》提供的一种备选办法。可能有人会辩称，这种方法有损统一性，但它将促使诸多已宣称不赞成多式公约的国家批准公约，从而增加至少在海运方面达成统一规则的机会。如果保持现在案文不变，则将存在许多国家拒绝批准该公约草案的风险。结果将会如现在，即使在海上路程业务方面，也将会有不是三套，而是四套规则存在不统一的局面。

10. 他认为，如果各国在批准此文书方面有发表特别声明的选择权，许多国家可能也不会利用这一权利。但如果不提供此类选择权，这些国家巨大的航运利益可能会严重阻碍公约的批准。该提议还旨在再次向赞成设定较高赔偿责任限额的代表团提供保证，因为事实上这些限额水平将在该公约草案生效后的 10 年内达到。此外，还应铭记的是，如果公约未得到希望设定较低限额的国家的批准，限额远

远低于《汉堡规则》的《海牙 - 维斯比规则》则将成为实践中的主导体制。

11. 瑞典代表团的提议认为，应保留工作组达成的折衷方案，因为该公约草案仍涵盖“门到门”运输，并在过渡时期和备选办法不将其适用于多式联运的情况下，保持第 61 条草案设定的限额不变。

12. **Carlson 女士**（美利坚合众国）说，她感谢瑞典代表团为找到一个折衷方案所做的努力。她同意，委员会的目的是为了尽可能广泛地批准该公约草案；但是，对于该公约草案，她比瑞典代表更有信心，并确信，获得广泛批准的最好方法就是遵守经过六年谈判达成的折衷方案。新条款不会影响工作组一致同意的一揽子折衷方案（A/CN.9/WG.III/XXI/CRP.5）的说法并不准确，因为多式联运和议定的赔偿责任限额是该一揽子方案的主要内容。该提议不会促进更加广泛的批准，并将破坏统一性，因为其允许各国限制公约在海运方面的适用性。

13. 从程序角度来看，她认为，在委员会就奥地利和德国代表团提交的提议做出决定之前，不应讨论瑞典的提议。

14. **Ibrahima Khalil Diallo 先生**（塞内加尔）说，他同意美利坚合众国代表关于这两项建议都将破坏一揽子折衷方案的观点；并且似乎绝大多数代表团都赞成保留第 92 条草案原文不变。

15. **Mbiah 先生**（加纳观察员）说，他对瑞典代表团在探寻一个大家都能接受的妥协方案方面所做的种种努力表示赞赏。但是，他不能支持这种“私下”方法，因为其在谈判后期提出一些新内容，并会修改已经商定的限额。该提议将在该公约草案涉及的相关事项的法律地位方面产生普遍的不确定性；如他在前次会议上所述，必须不要形成各国可以挑选公约中仅适合他们的内容的局面。此外，提议过

渡期为 10 年也非常武断，因为对此没有提出任何正当理由。最后，应作为会议室文件以书面形式提交瑞典代表所做的解释与提议，以便各代表团可以审议其提议的新条款草案的影响。

16. **Morán Bovio 先生**（西班牙）说，西班牙代表团认为不引入瑞典提议所设想的特别声明更为可取。以往的经验表明，影响各国批准国际文书的因素很多；时间将会表明它是否会获得广泛认可。

17. **Berlingieri 先生**（意大利）说，尽管他对瑞典代表团所做的种种努力表示赞赏，但如前几位发言者，他反对其提议。在谈到程序问题时，他说，委员会应当在讨论提议的第 92 条草案之二之前先结束对第 92 条草案的讨论。

18. **主席**同意，为避免混乱，委员会在讨论瑞典的提议之前应先结束它就第 92 条草案，以及 A/CN.9/XLI/CRP.6 号文件所载的奥地利和德国的提议开展的讨论。他请仍希望就第 92 条草案进行发言的代表团继续发言。

19. **Czerwenka 女士**（德国）说，目前正在讨论的问题非常重要。因此，应做出一切努力，确保那些有代表出席本次会议上的主要贸易伙伴能够向各自的政府表明，公约体现了一个合理的折衷方案，并应予以批准。**Hu Zhengliang 先生**（中国）支持其观点。

20. 在讨论奥地利和德国的提议（A/CN.9/XLI/CRP.6）期间，许多代表团已表示愿意谋求一项折衷方案。这意味着要寻找其他替代方法，而非简单地根据投票统计结果否决某条款案文。如果委员会希望达成一项折衷方案，它就应考虑迄今提交的所有提议。

21. 在这方面，她对瑞典代表团为解决各种关切而力争提出一项新提议的做法表示赞赏。虽然并非全

部，但瑞典的提议的确至少载有奥地利和德国提议内容的一个方面。本着折衷的精神，德国代表团更加愿意在全体会议或非正式协商过程中继续寻找一项所有代表团都可接受的折衷方案。

22. **Ibrahima Khalil Diallo 先生**（塞内加尔）说，贸易伙伴的提法并不合理。一些代表团赞成该条款草案，而其他一些则反对；情况如此简单。他促请主席结束关于第 92 条草案的讨论，以便委员会开展下面的工作。

23. **主席**指出，尽管相当多的代表团都赞成用 A/CN.9/XLI/CRP.6 号文件所载的案文替代现有的第 92 条草案，但更多的代表团则赞成保留第 92 条草案原文不变。因此，根据通常的惯例，应保留第 92 条草案的现有文本。

24. **第 92 条草案的实质内容获得核准，并将其提交给起草小组。**

25. **主席**邀请对瑞典代表提议的第 92 条草案之二发表进一步评论意见。

26. **Halde 女士**（加拿大）说，加拿大代表团对瑞典代表团的提议表示欢迎，并赞同它在为统一法律，以及向那些否则不能批准公约的国家伸出援助之手方面所做的各种努力。

27. **Delebecque 先生**（法国）和 **Tsantzalos 先生**（希腊）表示支持美国和塞内加尔的立场。

28. **Bigot 先生**（科特迪瓦观察员）说，如果通过瑞典的提议，则会导致折衷方案更加脆弱。因此，根据美国和塞内加尔提出的理由，他无法支持这一提议。

29. **Serrano Martinez 先生**（哥伦比亚）说，鉴于第 92 条草案获得了充分支持并刚刚获得核准，瑞典的提议不再有效。

30. **Sandoval 先生**（智利）说，无论从形式上还是从内容都不能接受瑞典的提议。

31. **Maradiaga 先生**（洪都拉斯）说，洪都拉斯代表团询问议事规则是否允许如瑞典所提议在该公约草案新增一项完整的条款，因此，洪都拉斯代表团不支持这一提议。

32. **van der Ziel 先生**（荷兰观察员）说，瑞典的提议是一个非常具有创新性的想法，并且是一个完善的折衷方案范例，因为其既能使那些对这一主题持强硬态度的国家得以适应，又能将其对其他国家的影响降至最小。按照原则，荷兰代表团应支持这一折衷方案。但他希望先看到书面形式的提议，以便能够对此给予适当考虑。

33. 例如，瑞典提议的（a）项乍一看似乎在重复奥地利和德国提议的第 1 款；但通过进一步考虑，也许还可能找到不够深入的措辞，而这些措辞仍然令那些赞成这一提议的国家非常关切。

34. 至于瑞典提议的（b）项，他尚未明白它将如何影响与第 61 条草案相关的各项决定。如果他能正确理解该提议，则较之通过其他方式这会很容易使那些反对第 61 条第 1 款设定的赔偿责任限额数量的国家更早地批准该公约。

35. **Sobekwa 女士**（南非）建议，相关代表团应举行非正式会议，以就第 92 条草案之二起草一份新的折衷方案。只有当委员会找到一项所有代表团都能接受的折衷方案，这个问题才能得到解决。

36. **主席**重申，有关立法政策的问题应在全体会议上决定。

37. **Shall-Homa 女士**（尼日利亚）说，委员会的做法犹如正在打开一个潘多拉的盒子。许多代表团都可以指出一些没有按照其希望得到解决的问题；如

果对提议的第 92 条草案之二做出进一步讨论，则可能还会提出许多其他的“特别声明”。因此，尼日利亚代表团同意前几位发言者的意见，应结束有关此问题的讨论。

38. **Downing 女士**（澳大利亚）说，尽管她对瑞典代表团所做的努力表示赞赏，但她同意美国和塞内加尔的意见，即瑞典的提议有损工作组已达成的折衷方案。该折衷方案虽然对委员会没有约束力，但已作为一揽子方案获得了认可。如果对这一揽子方案中的任何内容做出更正，那么因此还应对所有其他内容予以讨论。

39. **Orfanos 先生**（塞浦路斯观察员）说，塞浦路斯代表团不支持瑞典的提议。

40. **Markovčić Kostelac 女士**（克罗地亚观察员）说，在看到书面形式的提议之前，她无法对此进行讨论。

41. **von Ziegler 先生**（瑞士）说，从真正意义上讲，瑞典的提议并不是一个折衷方案；更确切地说，它反映了这样一个事实，即有时无法达成折衷方案，因为它可能会造成背离该公约草案某些规定的现象。该条款允许一个国家用其他赔偿责任限额代替第 61 条第 1 款设定的数量这一想法很有创新性，但如果允许各国发表特别声明，那将很难确切知道其在某个特定的时间究竟适用哪个限额数量。另外，也并不清楚在 10 年期限结束时会发生什么。因此他认为，插入一个新增章节来阐明需遵循的程序，虽然是一种可能性，但并不值得。

42. 在包括赔偿责任限额在内的一些关键问题上已达成了许多折衷方案。并应遵守这些折衷方案。在早期就已决定了该公约草案有关“门到门”运输方面的问题。总之，瑞士代表团不支持瑞典的提议，并且此提议也无需以书面形式进行散发。根据尼日利亚代表解释的理由，推迟一项决定将毫无帮助。

43. **Mollmann 先生**（丹麦观察员）说，他认为，没有书面案文也可做出决定。丹麦代表团理解瑞典关于第 92 条草案之二的提议，但其无法支持该提议。关于提议的（a）项，尽管在措辞方面略有不同，但与 A/CN.9/XLI/CRP.6 号文件所载奥地利和德国的建议却非常相似，因此可适用各代表团就此发表的评论意见。提议的第二部分很有创意，但根据澳大利亚代表所述的理由，丹麦代表团不能接受该部分。

44. **Blake-Lawson 先生**（联合王国）和 **Bokama Olenkongo 先生**（刚果民主共和国观察员）说，联合王国和刚果民主共和国代表团同意那些不希望修改第 92 条草案或增加第 92 条草案之二的代表团的意见。

45. **Sharma 先生**（印度）针对瑞典提议的（a）项说，虽然印度代表团愿意就第 27 条草案中多式联运方面的一些问题进行讨论，但它并不希望为那些将会改变该公约草案性质的保留或者声明留有余地。关于提议的（b）项，正如许多代表团所述，第 61 条草案中的赔偿责任限额是一揽子折衷方案的一部分。关于两个赔偿责任限额的提议很有创新性，但并不会使海上运输这一领域得到增强。而且，这一体制的使用者并不清楚各种声明开始和结束的时间，以及某个特定国家在某个特定时间适用的限额数量。因此，印度代表团不支持该提议。

46. **Czerwenka 女士**（德国）说，德国代表团支持瑞典有关增加第 92 条草案之二的提议。

47. **主席**说，他认为，委员会的大多数成员都不希望核准提议的第 92 条草案之二。

48. **就这样决定。**

下午 4 时 25 分会议暂停，下午 5 时复会。

第 93 条草案

49. **Halde 女士**（加拿大）说，有必要对第 93 条草案第 1 款第二句话做出一个小小的技术更正，这句话为：“第 94 条第 1 款和第 95 条第 2 款所准许的声明，应当在签署、批准、接受、核准或加入时做出。”碰巧的是，第 94 条草案第 1 款涉及该公约适用于其全部领土单位或者仅适用于其中的一个或者数个领土单位的缔约国的声明，并准许该缔约国“在任何时间”修改其所做的声明。这两项条款之间的不一致可通过在第 93 条草案第 1 款中提及“最初声明”做出更正。

50. **Morán Bovio 先生**（西班牙）说，西班牙代表团支持加拿大的提议，加拿大有省级体制，因此对这种状况自然较为关注。

51. **Downing 女士**（澳大利亚）说，澳大利亚代表团支持加拿大代表团的提议。

52. **Carlson 女士**（美利坚合众国）说，提到的这一点对于美国代表团来说并不是问题，因为它并没有打算利用第 94 条草案和第 95 条草案，但是在第 95 条草案第 2 款准许的声明方面，类似的情况似乎较为普遍。

53. **Delebecque 先生**（法国）同意，根据第 95 条草案第 2 款，一个区域经济一体化组织不仅需要做出一个最初声明，而且还需做出后续声明。因此，形容词“最初”适用于第 95 条草案准许的声明，也适用于第 94 条草案准许的声明，并且仅需在第 93 条草案第 1 款第二句话的“声明”一词前插入。

54. **核准了业经修订的第 93 条草案的实质内容，并将其提交给起草小组。**

第 94 条草案

55. **Halde 女士**（加拿大）说，加拿大代表团希望，提议对所谓的“联邦条款”做出修正，特别是第 94 条草案第 3 款，以与国际统一私法协会（私法协）

的各项公约和海牙《协议选择法院公约》等保持一致。第 94 条草案直接引自《联合国国际货物销售合同公约》第 93 条。《销售公约》该条第 3 款旨在对“营业地”这一术语提供一个解释，因此为确定公约的适用范围，其便可约束一个国家的一个领土单位，而非整个国家。例如，如果加拿大加入了《销售公约》，并宣布《销售公约》适用于其一些领土单位，但不适用于萨斯喀彻温省，那么如果智利一家公司与萨斯喀彻温省一家公司签订了销售合同，该公约则不适用，并且第 3 款已对此做出了明确说明。

56. 但是，第 94 条草案第 3 款中的“营业地”这一术语，除了在“住所”定义中使用之外，该公约草案的其他地方均未使用。如果公约不适用于一个缔约国的全部领土单位，则需要对主要概念做出解释，以清楚了解公约将如何适用，因为这些概念是一个缔约国中若干相互联系的因素的位置。例如，在第 5 条草案第 1 款中，决定公约适用范围的相互联系的因素是收货地、装货港、交货地或者卸货港的位置。列出相互联系的因素的其他条款是第 1 条草案第 28 款、第 20 条草案第 1 款 (a) 项和第 69 条草案第 1 款 (b) 项。因此，加拿大代表团提议将第 94 条草案第 3 款修正为：

“如果根据本条规定做出的声明，本公约适用于缔约国的一个或者数个但不是全部领土单位，为第 1 条第 28 款、第 5 条第 1 款、第 20 条第 1 款 (a) 项和第 69 条第 1 款 (b) 项的目的，有关的相互联系的因素除非位于本公约适用的领土单位内，否则视为不在缔约国内。”

也可采取其他的起草方法，但上述建议比较简单，而且与其他地方使用的起草方法一致。

57. **Czerwenka 女士**（德国）说，德国代表团支持该提议的实质内容，但前提是必须经过慎重起草，以与该公约草案的其余部分保持一致。例如，在第 5 条草案中，并非提及的所有相互联系的因素均需位于缔约国之内才能适用该公约，并且如果其中一个因素位于另一个缔约国之内，则公约在任何情况下也都将适用。新提议删去了现在案文中的“位于该国”。此外，一些慎重的起草工作符合会议规则，但此工作可由起草小组处理。

58. **Miller 先生**（美利坚合众国）说，美国代表团同意加拿大提议的实质内容。虽然该条款草案对美国没有任何影响，但美国代表团乐意接受其所纳入的内容，因为这对于美国的最大贸易伙伴非常重要。他同意德国代表关于一些起草细节有待解决的观点。真正的问题不是相互联系的因素位于一个缔约国之内，而是如果有关条款提及的地点位于不适用该公约的领土单位内，则应视为不在缔约国之内。例如，假设加拿大在根据第 94 条规定做出声明时称萨斯喀彻温省不适用该公约，这将意味着，在萨斯喀彻温省出发的船运将不会仅因这一原因而被公约所涵盖，虽然该公约涵盖从萨斯喀彻温省到某个缔约国的船运；而且根据第 69 条，萨斯喀彻温省已被排除在可使用的法庭范围之外，因此公约将不会保证使用萨斯喀彻温省的法院。根据对加拿大提议的这一理解，美国代表团认为，这是一个很好的建议，并且应用适当的语言加以表述，从而使其得以生效。

59. **Morán Bovio 先生**（西班牙）原则上支持加拿大的提议。并且应由起草小组确定新措辞。

60. **Sato 先生**（日本）说，尽管第 94 条草案对日本而言不太重要，但日本代表团为了需要一项联邦条款的所有国家的利益，支持加拿大的提议。然而，对第 94 条草案的变更不仅涉及已提及的其他四项条款，而且还可能涉及提及缔约国的其他各项条

款，诸如第 1 条草案第 29 款。这一技术问题应由起草小组来进行仔细审查。

61. 核准了业经修订的第 94 条草案的实质内容，并提交给起草小组重新起草，以体现本次辩论的意见。

第 95 条草案

62. Imorou 先生（贝宁）提议删去第 1 款最后一句话的前半部分，“当涉及本公约下缔约国数目时”，仅保留区域经济一体化组织不能算作一个缔约国的表述。那么，从逻辑上讲，也应删去实质上将缔约国和区域经济一体化组织进行同等看待的第 3 款。

63. Czerwenka 女士（德国）说，必须按照草案保留第 1 款和第 3 款原文不变。第 1 款已讨论了贝宁的关切，其详细说明了区域经济一体化组织不能算作一个缔约国的各种情况。

64. Morán Bovio 先生（西班牙）赞同德国代表团的意见，并指出，《统一国际航空运输某些规则的公约》（《蒙特利尔公约》）等公约促进了第 95 条草案的纳入，还推动各国通过超国家的区域组织采取某些联合行动。虽然该条款第 1 款最后一句话无论如何都限制了区域经济一体化组织的参与，但该条款决不会对该公约草案产生任何损害，即使其从未被援用。

65. Sharma 先生（印度）说，第 95 条草案旨在推动纳入非国家实体，这些实体在得到授权的情况下，有能力就该公约草案所涵盖的事项签订合同。为了全球贸易和合同自由，应按照草案保留第 1 款和第 3 款原文不变。因此他认为，没有必要修改案文，而且贝宁希望删去的第 1 款第三句话中的措辞的确也正阐明了上述意图。

66. van der Ziel 先生（荷兰观察员）指出荷兰是区域经济一体化组织的成员国，并说，他赞同德国和西班牙的发言。

67. Imorou 先生（贝宁）说，令贝宁代表团关切的是，第 95 条草案把次区域组织置于了与国家同等的位置。

68. Bellenger 先生（法国）说，法国政府认为，“当涉及本公约下缔约国数目时”的意思是，区域经济一体化组织不能算作公约生效或对公约做出修正时所需的缔约国数目。法国代表团支持第 95 条草案的现在案文。

69. van Houtte 先生（欧洲联盟委员会观察员）说，作为区域经济一体化组织的代表，他促请委员会保持第 95 条草案的现有措辞不变，因为它设想区域组织加入如公约草案这类文书的正常途径。如果删去第 1 款第三句话的前半部分，剩余部分的意思则会含糊不清。

70. Carlson 女士（美利坚合众国）指出应关注正在讨论的区域组织的意见，并说，应保持第 95 条草案现有案文不变。

71. Markovčić Kostelac 女士（克罗地亚观察员）说，克罗地亚代表团支持保留第 95 条草案原文不变。该条款已成为了最近几年通过的类似国际公约的一项标准条款。

72. 第 95 条草案的实质内容获得核准，并将其提交给起草小组。

第 96 条草案（生效）、第 97 条草案（修订和修正）以及第 98 条草案（退出本公约）

73. 第 96 至 98 条草案的实质内容获得核准，并将其提交给起草小组。

第 84 条草案（管辖其他运输方式货物运输的国际公约）（续）

74. Sato 先生报告了就第 84 条草案进行非正式磋商的情况，并向那些对案文表示不满的代表团解释，需要制订这一条款，因为第 27 条草案并未涵盖第 84 条草案所涉及的各项公约发生冲突的情况，尽管制定了第 27 条草案，但所设想的货物运输类型需要同时适用该公约草案和一个或另一个单一方式运输公约，例如，车载车辆不卸货的货物运输。同样，如果对一项单一方式公约的限额水平进行修正，不久可能会做出，则将会与该公约草案中的限额出现冲突，第 27 条草案也无法解决这一冲突。

75. 因此，决定修正第 84 条草案的起首部分，在“在本公约生效时已生效的”的后面插入“包括今后对此所做的任何修正”。拟议的修正不允许广泛针对草案的体制，因为每项涉及的情况在范围上都受到了严格限制。它主要是为了使起首部分现有案文中限制性过强的措辞更加委婉，从而提供一些灵活性，通过修正各项现有公约促进今后法律的发展。案文仅提到了国际公约的通称，因为与第 88 条草案的情况不同，这些公约太多，因此无法逐一列举。

76. 核准业经修订的第 84 条草案的实质内容，并将其提交给起草小组。

下午 6 时 05 分宣布散会。