

联合国 国际贸易运输港站经营人 赔偿责任会议

维也纳，1991年4月2日至19日

正式记录

会议文件

及

全体会议和主要委员会
会议简要记录



联合国

纽约，1993年

说 明

《联合国国际贸易运输港站经营人赔偿责任会议正式记录》包括有会前文件、各次全体会议及主要委员会各次会议的简要记录，最后文件和公约；它还包括有一份与会议进程有关的文件的详尽索引。

*

*

*

联合国文件的编号由大写字母与数字两部分合成。凡提到这样一个编号时即意指某一联合国文件。

*

*

*

本卷所收入的简要记录原来是作为文件A/CONF.152/SR.1至9，A/CONF.152/C.1/SR.1至18和A/CONF.152/C.2/SR.1至4分发。这些记录已根据各代表团对临时简要记录提出的意见作出改正并根据需要进行一些编辑上的改动。

*

*

*

本出版物中的国名和专名均系原文件最初发表时使用的国名和专名。

*

*

*

本出版物中所使用的名称和材料的编号方式，并不意味着联合国秘书处对任何国家、领土、城市或地区或其当局的法律地位，或者对其边界或界线的划分，表示任何意见

A/CONF.152/14

联 合 国 出 版 物
出售品编号：C.93.V.14

目 录

	页 次
联合国大会关于召开本会议的决议摘录.....	1
会议及各委员会官员.....	3
议程.....	5
议事规则.....	6
会议文件索引.....	21

第一部分

会 议 文 件

提案、报告及其他文件

A. 全权证书委员会的报告(A/CONF.152/8/Rev.1 [*]).....	31
B. 国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案的背景情况 (A/CONF.152/6).....	33
C. 联合国国际贸易法委员会核准的国际贸易运输港站经营人 赔偿责任公约草案案文(A/CONF.152/5).....	35
D. 各国政府和国际组织对国际贸易运输港站经营人赔偿责任 公约草案的意见和建议汇编(A/CONF.152/7和Add.1和2).....	45
E. 第一委员会的报告(A/CONF.152/9).....	78
F. 第二委员会的报告(A/CONF.152/10和Add.1).....	118
G. 第一委员会通过的国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约 草案第 1至16条(A/CONF.152/11).....	130
H. 起草委员会编拟并由第二委员会核准的国际贸易运输港站 经营人赔偿责任公约草案第17至25条(A/CONF.152/12).....	136
I. 起草委员会编拟或核准的国际贸易运输港站经营人赔偿责 任公约草案条文(A/CONF.152/DC/L.2-6).....	140
1 . 第一委员会至1991年4月8日止通过对第1、3、4、5、6 条的修改(A/CONF.152/DC/L.2).....	140
2 . 第1、3、4、5条(A/CONF.152/DC/L.3).....	140
3 . 第二委员会通过对第18、19、21、23和25条的修改 (A/CONF.152/DC/L.4).....	142

	页次
4 . 第4、6至9、17、18、21至25条 (A/CONF.152/DC/L.5).....	143
5 . 第二委员会通过的 对第19条和21条的修改(A/CONF.152/ DC/L.6).....	148
J. 向全体会议提出的提案和修正案(A/CONF.152/L.2-7).....	148
联合国国际贸易运输港站经营人赔偿责任会议最后文件 (A/CONF.152/13).....	151

第二部分
简 要 记 录

全体会议简要记录

第1次全体会议

1991年4月2日，星期二，上午10时30分

临时议程项目 1

会议开幕..... 171

临时议程项目 2

选举主席..... 172

第2次全体会议

1991年4月2日，星期二，下午2时30分

临时议程项目 3

通过议程..... 172

议程项目 4

通过议事规则..... 172

议程项目 5

选举会议副主席及每一主要委员会的主席..... 173

议程项目 6

与会代表的全权证书

(a) 任命全权证书委员会..... 173

议程项目 8

工作安排..... 173

页 次

议程项目 9

根据大会1989年12月4日第44/33号决议审议国际贸易

运输港站经营人赔偿责任问题..... 173

第3次全体会议

1991年4月3日, 星期三, 上午9时30分

议程项目 5

选举会议副主席及每一主要委员会的主席(续)..... 175

第4次全体会议

1991年4月5日, 星期五, 下午4时55分

议程项目 5

选举会议副主席及每一主要委员会的主席(续)..... 175

议程项目 7

任命起草委员会成员..... 176

议程项目 6

与会代表的全权证书(续)

(a) 任命全权证书委员会(续)..... 176

第5次全体会议

1991年4月8日, 星期一, 下午4时35分

议程项目 7

任命起草委员会成员(续完)..... 177

议程项目 6

与会代表的全权证书(续)

(a) 任命全权证书委员会(续)..... 177

议程项目 5

选举会议副主席及每一主要委员会的主席(续完)..... 177

第6次全体会议

1991年4月16日, 星期二, 上午9时30分

议程项目 9

根据大会1989年12月4日第44/33号决议审议国际贸易运输

港站经营人赔偿责任的问题(续)..... 178

国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案:

公约的名称..... 178

第1条..... 179

第2条..... 184

页次

第3条.....	184
第4条.....	184
第5条.....	184
第6条.....	184
第7条.....	185
第8条.....	185

第7次全体会议

1991年4月17日，星期三，上午9时30分

议程项目 9

根据大会1989年12月4日第44/33号决议审议国际贸易运输

港站经营人赔偿责任问题（续）.....	186
---------------------	-----

国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案（续）：

第9条.....	186
第10条.....	188
第11条.....	188
第12条.....	188
第13条.....	188
第14条.....	189
第15条.....	189
第16条.....	189
第17条.....	189
第18条.....	189
第19条.....	189
第20条.....	189
第21条.....	189
第22条.....	191

第8次全体会议

1991年4月17日，星期三，下午2时30分

议程项目 9

根据大会1989年12月4日第44/33号决议审议国际贸易运输

港站经营人赔偿责任问题（续完）.....	192
----------------------	-----

国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案（续完）：

第22条（续完）.....	192
第23条.....	193

	页 次
第24条.....	193
第25条.....	193
序 言.....	193
议程项目10	
通过公约和其他有关文书以及会议的最后文件.....	196
议程项目6	
与会代表的全权证书(续完)	
(b) 全权证书委员会的报告.....	198
议程项目10	
通过公约和其他有关文书以及会议的最后文件(续完).....	198
第9次全体会议	
1991年4月19日, 星期五, 上午10时30分	
议程项目11	
签署最后文件、公约和其他文书.....	199
议程项目12	
会议闭幕.....	199

第一委员会会议简要记录

第1次会议

1991年4月3日, 星期三, 上午10时

议程项目1	
通过议程.....	200
议程项目3	
审议国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案第1至16条和第20条	
第1条(a)项.....	200

第2次会议

1991年4月3日, 星期三, 下午2时30分

议程项目3	
审议国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案	
第1条至16条和第20条(续)	
第1条(a)项(续).....	206
第1条(b)项.....	208

	页次
第1条(c)项.....	209
第3次会议	
1991年4月4日, 星期四, 上午9时30分	
议程项目 3	
审议国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案	
第1条至16条和第20条(续)	
第1条(d)项.....	215
第1条(e)和(f)项.....	215
第1条, 新项提案.....	217
第1条(a)项(续).....	219
第1条, 新项提案(续).....	219
第4次会议	
1991年4月4日, 星期四, 下午2时30分	
议程项目 3	
审议国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案	
第1至16条和第20条(续)	
第3条.....	222
议程项目 2	
选举一名副主席和一名报告员.....	227
第5次会议	
1991年4月5日, 星期五, 上午9时30分	
议程项目 3	
审议国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案	
第1条至16条和第20条(续)	
新案文提案.....	228
第1条, 增列新项的提案(续).....	229
第4条.....	229
第6次会议	
1991年4月5日, 星期五, 下午2时30分	
议程项目 3	
审议国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案	
第1至16条和第20条(续)	
第4条(续).....	233

页 次

议程项目 2

选举一名副主席和一名报告员 (续完) 238

第 7 次会议

1991年4月8日, 星期一, 上午9时30分

议程项目 3

审议国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案

第 1 条至16条和第20条 (续)

第 4 条 (续) 238

第 3 条 (续完) 239

第 1 条, 新项提案 (续) 241

第 5 条 241

第 8 次会议

1991年4月8日, 星期一, 下午2时30分

议程项目 3

审议国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案

第 1 条至16条和第20条 (续)

第 5 条 (续) 245

第 6 条 249

第 9 次会议

1991年4月9日, 星期二, 上午9时30分

议程项目 3

审议国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案

第 1 条至16条和第20条 (续)

第 6 条 (续) 249

第10次会议

1991年4月9日, 星期二, 下午2时30分

议程项目 3

审议国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案

第 1 条至16条和第20条 (续)

第 6 条 (续完) 259

新的第 6 条之二 263

第11次会议

1991年4月10日，星期三，上午9时30分

议程项目 3

审议国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案

第1条至16条和第20条（续）

第4条（续完）.....	269
第1条，新项提案（续）.....	270
第7条.....	271
第8条.....	271
第9条.....	274

第12次会议

1991年4月10日，星期三，下午2时30分

议程项目 3

审议国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案

第1条至16条和第20条（续）

第9条（续完）.....	277
第10条.....	281

第13次会议

1991年4月11日，星期四，上午9时30分

议程项目 3

审议国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案

第1条至16条和第20条（续）

第10条（续完）.....	288
第11条.....	293

第14次会议

1991年4月11日，星期四，下午2时30分

议程项目 3

审议国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案

第1条至16条和第20条（续）

第11条（续完）.....	296
第12条.....	297
第15条.....	303
第16条.....	304

第15次会议

1991年4月12日, 星期五, 上午9时30分

议程项目 3

审议国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案

第1条至16条和第20条(续)

第1条(增列新项的提案)、第2条和第15条(续完)..... 305

第16次会议

1991年4月12日, 星期五, 下午2时30分

议程项目 3

审议国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案

第1条至16条和第20条(续)

第1、2和15条(续完)..... 313

第13条(续完)..... 315

第20条..... 316

新条文提案..... 317

第5条(续完)..... 318

第12条(续完)..... 318

第17次会议

1991年4月15日, 星期一, 上午9时30分

议程项目 3

审议国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案

第1条至16条和第20条(续完)

第14条..... 319

议程项目 4

审议起草委员会向本委员会提交的报告..... 319

第18次会议

1991年4月17日, 星期三, 上午9时30分

议程项目 5

审议委员会提交全体会议的报告..... 321

委员会工作的完成..... 322

第二委员会会议简要记录

第1次会议

1991年4月8日，星期一，上午9时30分

议程项目 1

通过议程..... 323

议程项目 2

选举一名副主席和一名报告员..... 323

议程项目 3

审议国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案

第17条至19条和第21条至25条

第17条..... 323

第18条..... 323

第19条..... 323

第22条..... 324

第23条..... 325

第24条..... 325

第25条..... 325

第2次会议

1991年4月10日，星期三，上午9时30分

议程项目 2

选举一名副主席和一名报告员（续完）..... 326

议程项目 3

审议国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案

第17至19条和第21至25条（续完）

第25条（续完）

第19条（续完）..... 326

第21条..... 327

结尾格式..... 328

第3次会议

1991年4月12日，星期五，上午9时30分

议程项目 4

审议起草委员会提交本委员会的报告..... 329

页 次

议程项目 5

审议本委员会提交全体会议的报告..... 329

第 4 次会议

1991年4月15日，星期一，上午11时45分

议程项目 4

审议起草委员会提交本委员会的报告（续完）..... 330

议程项目 5

审议本委员会提交全体会议的报告（续完）..... 331

本委员会的工作完成..... 331

联合国大会关于召开本会议的决议摘录 *

第44/33号决议。联合国国际贸易法委员会第二十二届会议
工作报告

大会，

回顾其1966年12月17日第2205(XXI)号决议，根据该决议大会设立了联合国国际贸易法委员会，其职责为促进国际贸易法的逐渐协调和统一，并在此方面铭记着所有人民，特别是发展中国家的人民，在广泛发展国际贸易上的利益，并回顾其1988年12月9日第43/166号决议，

重申坚信逐渐协调和统一国际贸易法以减少或消除国际贸易交往上的法律障碍，特别是影响发展中国家的那些障碍，将大有助于各国在平等、公平和互利的基础上进行普遍经济合作，消除国际贸易方面的歧视，从而为各国人民谋求福利，

审议了联合国国际贸易法委员会第二十二届会议的工作报告¹，

注意到委员会通过了一项国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案²，并在其报告的第225段中建议大会应于1991年召开为期三星期的国际全权代表会议，在公约草案的基础上，缔结一项国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约，

.....

4. 对贸易法委员会在编订一项国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案方面所完成的宝贵工作表示赞赏；

5. 决定于1991年4月2日至19日在维也纳举行一次国际全权代表会议，审议贸易法委员会编订的公约草案，并将其工作成果体现在一项国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约中；

* 第44/33号决议又作为文件A/CONF.152/1印发。

1 《大会正式记录，第四十四届会议，补编第17号》(A/44/17)。

2 《同上》，附件一。

6 . 请秘书长：

(a) 邀请所有国家参加这次会议；

(b) 根据大会1974年11月22日第3237(XXIX)号决议和1976年12月20日第31/152号决议规定，邀请长期接受大会邀请以观察员身份参加大会各届会议以及大会主持举行的所有国际会议工作的各组织代表以同样的身份参加这次会议；

(c) 根据大会1974年12月10日第3280(XXIX)号决议规定，邀请非洲统一组织所承认的该地区民族解放运动代表以观察员身份参加这次会议；

(d) 邀请各专门机构和国际原子能机构以及联合国有关机关和有关国际组织派观察员出席这次会议；

.....

会议及各委员会官员

会议主席

José María Abascal Zamora 先生(墨西哥)

会议副主席

下列国家的代表：阿根廷、澳大利亚、比利时、保加利亚、白俄罗斯苏维埃社会主义共和国、中国、埃及、加蓬、印度尼西亚、伊朗伊斯兰共和国、意大利、日本、摩洛哥、尼日利亚、菲律宾、西班牙、瑞典、苏维埃社会主义共和国联盟和南斯拉夫

第一委员会

主席：Jean-Paul Beraudo 先生(法国)

副主席：Mahmoud Soliman 先生(埃及)

报告员：Abbas Safarian Nematabad 先生(伊朗伊斯兰共和国)

第二委员会

主席：Jelena Vilus 女士(南斯拉夫)

副主席：Ken Fujishita 先生(日本)

报告员：Sylvia Strolz 女士(奥地利)

起草委员会

主席：P.C.Rao 先生(印度)

成员：中国、埃及、法国、德国、几内亚、墨西哥、摩洛哥、尼日利亚、菲律宾、西班牙、乌克兰苏维埃社会主义共和国、苏维埃社会主义共和国联盟、大不列颠及北爱尔兰联合王国和美利坚合众国。

全权证书委员会

主席：Ross Hornby 先生（加拿大）

成员：阿根廷、加拿大、中国、几内亚、莱索托、伊朗伊斯兰共和国、墨西哥、乌克兰苏维埃社会主义共和国和美利坚合众国。

会议秘书处

Carl-August Fleischhauer 先生，主管法律事务的副秘书长，法律事务厅法律顾问（联合国秘书长代表）。

Eric E. Bergsten 先生，贸易法委员会秘书兼法律事务厅国际贸易法组组长（会议执行秘书）。

Gerold Herrmann 先生，法律事务厅国际贸易法组高级法律官员（会议助理执行秘书）。

Kwame Opoku 先生，联合国维也纳办事处高级法律官员（全权证书委员会秘书）。

Stephen R. Katz 先生，法律事务厅一般法律事务司法律官员（第一委员会秘书）。

Jernej Sekolec 先生，法律事务厅国际贸易法组法律官员（会议助理秘书）。

Simeon Sahaydachny 先生，法律事务厅国际贸易法组法律官员（第二委员会秘书）。

R. S. Gabi 先生，法律事务厅国际贸易法组法律官员（会议助理秘书）。

Muna Ndulo 先生，法律事务厅国际贸易法组法律官员（会议助理秘书）。

Renaud Sorieul 先生，法律事务厅国际贸易法组法律官员（会议助理秘书）。

议程 *

- 1 . 会议开幕。
- 2 . 选举主席。
- 3 . 通过议程。
- 4 . 通过议事规则。
- 5 . 选举会议副主席以及各主要委员会主席。
- 6 . 与会代表的全权证书：
 - (a) 任命全权证书委员会；
 - (b) 全权证书委员会的报告。
- 7 . 任命起草委员会成员。
- 8 . 工作安排。
- 9 . 根据大会1989年12月 4日第44/33 号决议审议国际贸易运输港站经营人
赔偿责任问题。
- 1 0 . 通过公约和其他有关文书以及会议的最后文件。
- 1 1 . 签署最后文件、公约和其他文书。
- 1 2 . 会议闭幕。

* 经第2次全体会议通过的议程。

议事规则*

一. 代表和全权证书

代表团的组成

第 1 条

参加会议的每一国家的代表团应由代表团团长一人和所需的其他代表、副代表和顾问组成。

副代表和顾问

第 2 条

副代表或顾问经代表团团长指定、可代行代表职务。

全权证书

第 3 条

代表团团长的全权证书以及代表副代表和顾问的名单应尽早提交会议执行秘书，并尽可能不迟于会议开幕后二十四小时，也可在会议开幕前提交执行秘书。代表团组成后的任何变动，也应提交执行秘书。全权证书应由国家元首、政府首脑或外交部长颁发。

全权证书委员会

第 4 条

会议开始时应任命一个由九名成员组成的全权证书委员会。其组成应以联合国大会第四十五届会议全权证书委员会的组成为基础。委员会应审查各代表团的全权证书并应尽快向会议提出报告。

* 经第 2 次全体会议通过的议事规则。此案文与临时议事规则相同(A/CONF. 152/3)，少数修改之处是经由第 4 次全体会议通过的。

暂准参加会议

第5条

代表团团长在会议就其全权证书作出决定以前，应暂准参加会议。

二．主席团成员

选举

第6条

会议应在参加国代表团团长或代表中选举下列主席团成员：主席一人，副主席22人，第46条所规定的各主要委员会主席一人和第47条所规定的起草委员会主席一人。主席团这些成员应在确保总务委员会的代表性的基础上加以选举。会议也可选举其认为履行其职责所必需的主席团其他成员。

主席的一般权力

第7条

1．主席除行使本规则其他条款赋予的权力外，应主持会议的全体会议，宣布每次会议的开会和散会，主持讨论，确保对本规则的遵守，准许发言，促进一致同意，通过总务委员会关于设法达成一致同意所作的努力，把问题付诸表决并宣布决定。主席应就程序问题作出裁决，并在不违反本规则的情况下全面掌握会议的进行和维持会场秩序。主席可向会议建议截止发言报名，限制发言者的发言时间，限制每一代表就某一问题发言的次数，暂停或结束辩论，以及暂停会议或休会。

2．主席执行职务时始终处于会议的授权之下。

代理主席

第8条

1．主席因故不能出席某次会议或其一部分时，应指定副主席一人代行主席职务。

2．副主席代理主席时，其权力和职责与主席同。

另选主席

第9条

主席不能履行职务时，应另选新主席。

主席不得参加表决

第10条

主席或行使主席职权的副主席不得参加会议的表决，但应指定其本国代表团成员一人代行表决。

三．总务委员会

组成

第11条

会议应设置总务委员会，由成员26人组成，其中应包括会议的主席、副主席、各主要委员会主席和起草委员会主席。会议主席应担任总务委员会主席，主席不能出席时，由主席指定副主席一人担任总务委员会主席。

替代成员

第12条

会议主席或副主席因故不能出席总务委员会某次会议时，可指定其代表团成员一人出席并参加表决。一主要委员会主席缺席时，可指定该主要委员会副主席代为出席，起草委员会主席缺席时，可指定起草委员会成员一人代为出席。出席总务委员会的一主要委员会副主席或起草委员会成员如与总务委员会另一成员同属一个代表团，则无表决权。

职能

第13条

总务委员会应协助主席处理会议的一般事务，并应在不违反会议所作决定的情况下，确保会议工作的协调。

四．秘书处

秘书长的职责

第14条

1．联合国秘书长应为会议的秘书长。秘书长或他的代表在会议及其各个委员会的一切会议中应以该资格执行职务。

2．秘书长应任命会议的执行秘书，并应提供和指导会议及其各委员会所需要的工作人员。

秘书处的职责

第15条

会议秘书处应按照本规则：

- (a) 口译会议上所作的发言；
- (b) 收受、翻译、复制和分发会议的文件；
- (c) 印制和分发会议的正式文件；
- (d) 编制和分发公开会议的记录；
- (e) 为会议灌制录音记录，并安排保管这些记录；
- (f) 安排在联合国档案库内保管与保存会议的文件；如
- (g) 普遍执行会议所需要的一切其他工作。

秘书处的说明

第16条

在执行第14和第15条内所述职责时，秘书长或为此目的指定的任何其他工作人员可在任何时间就审议中的任何问题提出口头或书面说明。

五．会议的开幕

临时主席

第17条

联合国秘书长或在他缺席时他的代表应宣布会议第一次会议的开幕，并主持会议至会议选出其主席时为止。

关于工作安排的决定

第 18 条

会议应尽可能在第一次会议上：(a) 通过其议事规则；(b) 选出主席团成员并成立其附属机关；(c) 通过其议程，在通过前，议程草案应为会议的临时议程；(d) 就工作安排作出决定。

六. 会议的掌握

法定人数

第 19 条

主席于参加会议的国家至少有三分之一有代表出席时，可宣布开会并准许进行辩论。任何决定必须在参加会议的国家过半数有代表出席时才能作出。

发言

第 20 条

1. 任何人事先未经主席准许，不得向会议发言。在第21、第22、第25至第27条限制下，主席应按代表请求发言的先后次序请他们发言。秘书处应负责编拟发言者名单。如发言者的言论同所讨论的议题无关，主席可敦促他遵守规则。

2. 会议可限制每一发言者的发言时间和每一代表对一问题的发言次数。在作出决定以前，可由两名赞成和两名反对规定这种限制的提案的代表发言。在有限制的辩论中，如某一发言者超过规定的时间，主席应立即敦促他或她遵守规则。

优先发言

第 21 条

委员会的主席或报告员，或小组委员会或工作组的代表为了解释其委员会、小组委员会或工作组所作出的结论，可以优先发言。

程序问题

第 22 条

代表可在讨论任何事项时随时提出程序问题，主席应立即按本规则都其作出

裁决。代表可对主席的裁决提出异议，主席应立即将此异议付诸表决。主席的裁决，除非被过半数出席并参加表决的代表所推翻，仍应有效。代表在提出程序问题时不得就所讨论事项的实质发言。

发言报名截止

第 2 3 条

主席可在辩论过程中宣布发言者的名单，并可在得到会议同意后宣布发言报名截止。

答辩权

第 2 4 条

1. 虽有第23条的规定，主席仍应准许请求答辩的任何与会国的代表行使答辩权。也可给予任何其他代表答辩的机会。

2. 依据本条进行的答辩应在当天最后一次会议的末尾进行，或提早在有关问题审议结束时进行。

3. 任何代表团在一次会议上答辩发言次数应以每个问题两次为限。

4. 任何代表团在一次会议上就任何问题进行第一次答辩发言应以五分钟为限。

暂停辩论

第 2 5 条

在不违反第38条规定的情况下，代表可随时提出对所讨论问题暂停辩论的动议。除该动议的提议者之外，应只准许两名赞成和两名反对暂停辩论的代表就该动议发言，然后按照第28条的规定，立即将该动议付诸表决。

辩论的结束

第 2 6 条

在不违反第38条规定的情况下，代表可随时提出结束辩论所讨论的问题的动议，不论是否有其他代表要求发言。应只准许两名反对结束辩论的代表就该动议发言，然后按照第28条规定，立即将该动议付诸表决。

暂停会议或休会

第27条

在第40条限制下，代表可随时提出暂停会议或休会的动议。 对该动议不得进行讨论，并应按照第28条的规定，立即将该动议付诸表决。

动议的先后次序

第28条

下列动议以其排列次序应优先于提交会议的一切提案或其他动议：

- (a) 暂停会议；
- (b) 休会；
- (c) 暂停辩论所讨论的问题；
- (d) 结束辩论所讨论的问题。

基本提案

第29条

《国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约》草案（《大会正式记录，第四十四届会议，补编第17号》（A/44/17），附件一）（《公约》草案转载于A/CONF.152/5）将作为会议审议的基本提案。 根据第30条在会上提出的提案将作为其他提案。

其他提案和修正案

第30条

其他提案或修正案通常应以书面向会议执行秘书提出，由他将复制本向所有代表团散发。 通常任何提案至迟应于开会前一日以复制本散发给所有代表团，否则不得在会议的任何一次会议上加以讨论或表决。 但修正案即使尚未散发或仅于当天散发，主席仍可准许对这些修正案进行讨论和审议。

关于权限的决定

第31条

在不违反第22条规定的情况下，任何要求决定会议是否有权讨论某一事项或通过向会议提出的提案的动议，应在讨论该事项或表决该提案以前先付表决。

提案和动议的撤回

第 3 2 条

尚未开始表决的提案或动议，如未经修正，可由原提案人随时撤回。 已被撤回的提案或动议，可由任何代表重新提出。

提案的重新审议

第 3 3 条

已被通过或否决的提案，不得重新审议，但如会议以出席并参加表决的代表的三分之二多数决定重新审议时，不在此限。 主席应只准许两名反对重新审议动议的人就该项动议发言，然后应立即将该动议付诸表决。

七．作出决定

表决权

第 3 4 条

参加会议的每一国家应有一票表决权。

法定多数

第 3 5 条

1．会议关于一切实质事项的决定，应以出席并参加表决的代表三分之二多数作出。

2．会议关于一切程序事项的决定，应以出席并参加表决的代表的多数作出。

3．对某一事项是程序事项还是实质事项的问题，应由会议主席就此作出裁决。 对此裁决提出的异议，应立即付诸表决。 主席的裁决，除非经出席并参加表决的代表的过半数推翻，否则仍有效。

4．赞成和反对票数相等时，提案或动议应视为被否决。

“出席并参加表决的代表”的含义

第 3 6 条

就本规则而言，“出席并参加表决的代表”是指出席并投赞成票或反对票的代表。 弃权的代表应视为未参加表决。

表决方法

第 37 条

除第44条的规定外，会议通常应以举手方式进行表决，但代表可请求以唱名方式进行表决，唱名表决应从主席抽签决定的代表团开始，按参加会议国家的国名的英文字母顺序进行。唱名表决时，每一国家的国名均应点到，由该国代表回答“赞成”、“反对”或“弃权”。

表决守则

第 38 条

主席应宣布表决开始，此后，除就与表决的进行有关的程序问题外，任何代表均不得打断表决的进行。

解释投票立场

第 39 条

代表可在表决开始前或表决结束后作简短发言，但仅以解释投票理由为限。主席可限制解释的时间。提出提案或动议的国家代表，不得作解释其投票理由的发言，除非该提案或动议经过修正。

提案的分割表决

第 40 条

代表可动议将提案的各部分分别付诸表决。如有代表反对，应将分割表决的动议付诸表决。应只准许两名赞成和两名反对分割表决的代表发言。该动议如获通过，提案中随后获得通过的各部分应合成整体再付表决。如提案的各执行部分均遭否决，提案应视为已被整个否决。

修正案

第 41 条

对一项提案只作增删或部分修改的提议，视为该提案的修正案，除另有具体规定外，本规则内的“提案”一词应视为包括修正案。

修正案的表决次序

第 4 2 条

对某项提案提出修正案时，修正案应先付表决。当某项提案有两个或两个以上修正案时，会议应先就实质内容距离原提案最远的修正案进行表决，然后就次远的修正案进行表决，直至所有修正案均经如此表决。但如一个修正案的通过必然意味着另一修正案的否决，后一修正案不应再付表决。一个或一个以上的修正案如获通过，则应将经修正案的提案付诸表决。

提案的表决次序

第 4 3 条

1. 除修正案外，如对同一问题有两个或两个以上的提案，除非会议另有决定，应按照提出的先后次序付诸表决。会议每表决一个提案后，可决定是否将下一个提案付诸表决。

2. 经修正的提案，除非与原提案有实质上的差异，应按原提案提出的先后次序付诸表决，如有实质上的差异，应视原提案已被撤回，并将经修正的提案视为新的提案。

3. 要求对某项提案不作决定的动议，应在表决该提案前，先行表决。

选举

第 4 4 条

一切选举均应以无记名投票方式进行，除非在无异议情况下会议决定对已商定的一名候选人或候选人名单不进行投票选举。

第 4 5 条

1. 当有一个或一个以上的选任空缺须在同样条件下同时补足时，当选者应在第一次投票中获得过半数票且得票最多的候选人，其人数不得超过应补缺额。

2. 如获得过半数票的候选人少于应补缺额时，应再举行投票以补足余缺。

八．委员会

主要委员会、小组委员会和工作组

第 46 条

1．会议应设置两个主要委员会（“第一委员会”和“第二委员会”），每一主要委员会可设立小组委员会或工作组。参加会议的所有国家均可参加主要委员会。

2．会议应决定由各主要委员会审议的事项。总务委员会根据一主要委员会主席的要求，可调整主要委员会之间的工作分配。

起草委员会

第 47 条

1．会议应设置一起草委员会，包括根据第 6 条选出的主席和由会议根据总务委员会的提议任命的其他 14 名成员。各主要委员会报告员依职权参加起草委员会工作，但无表决权。

2．起草委员会应审议由主要委员会提交给它的条款草案。起草委员会还应按照会议或有关主要委员会的要求拟订草案并就起草事宜提供意见。它应协调和审查通过的一切案文的起草工作，并应根据情况向会议或向有关主要委员会提出报告。

主席团成员

第 48 条

1．各主要委员会应有一名主席、一名副主席和一名报告员作为其主席团成员。其他附属机构应有一名主席和必要的其他主席团成员。

2．除第 6 条和第 11 条另有规定外，每一委员会、小组委员会和工作组应各自选举其主席团成员。

法定人数

第 49 条

1．主要委员会主席于参加会议的国家至少四分之一有代表出席时，可宣布开会并准许进行辩论。任何决定必须在参加会议的国家过半数有代表出席时才

能作出。

2. 任何其他委员会、小组委员会和工作组中，占多数的代表应构成法定人数。

其他委员会

第50条

1. 除总务委员会、全权证书委员会、主要委员会和起草委员会以外，会议还可设立它认为履行职责所必需的其他委员会和工作组。

2. 每一委员会可设立小组委员会和工作组。

第51条

1. 除非会议另有决定外，会议根据第50(1)条决定设立的委员会和工作组成员应由主席任命。

2. 除非有关委员会另有决定，委员会的小组委员会和工作组成员应由委员会主席任命。

主席团成员、会议的掌握和表决

第52条

各委员会、小组委员会和工作组的议事程序经必要修改之后应适用以上第二、第六（除第19条外）和第七章所载的规则，但下列情形除外：

(a) 各委员会（主要委员会除外）、小组委员会和工作组的主席可行使表决权；

(b) 各委员会、小组委员会和工作组的决定应以出席并参加表决的代表的过半数作出，但第33条规定的情况除外。

九. 语文和记录

会议语文

第53条

阿拉伯文、中文、英文、法文、俄文、西班牙文应为会议语文。

口译

第 5 4 条

1 . 用会议的一种语文所作的发言，应译成会议的其他语文。

2 . 代表可用会议语文以外的一种语文发言。 在此情况下，他应自备口译，译成会议语文之一。

会议记录和录音记录

第 5 5 条

1 . 会议的全体会议和主要委员会的会议应用会议语文制备简要记录。通常，简要记录应以会议的所有语文尽速同时散发所有代表；各代表应在简要记录散发后五个工作日以内将他们想要作的任何改动通知秘书处。

2 . 秘书处应为会议、主要委员会和起草委员会的会议灌制录音记录。 并应于其他委员会、小组委员会或工作组的会议作同样决定时，为它们灌制录音记录。

正式文件所用语文

第 5 6 条

正式文件应以会议的语文印发。

十 . 公开和非公开会议

全体会议和主要委员会会议

第 5 7 条

会议的全体会议和主要委员会会议应公开进行，除非有关机构另有决定。会议的全体会议在非公开会议中所作的决定应尽早在全体会议的公开会议上宣布。

其他会议

第 5 8 条

总务委员会、起草委员会、小组委员会或工作组的会议通常应以非公开方式举行。

十一．其他参加者和观察员

获大会长期邀请以观察员身份参加在 大会主持下召开的所有国际会议的 届会和工作组织的代表

第59条

获大会长期邀请参加在大会主持下召开的所有国际会议的届会和工作组织的代表可根据大会1974年11月22日第3237(XXIX)号决议以观察员身份参加会议和主要委员会的审议，也可酌情参加其他委员会、小组委员会和工作组的审议。

民族解放运动的代表

第60条

非洲统一组织在其区域承认的民族解放运动的代表，根据大会1974年12月10日第3280(XXIX)号决议，可就特别有关这些运动的任何事项参加会议和主要委员会的审议，也可酌情参加其他委员会、小组委员会和工作组的审议。

专门机构的代表¹

第61条

各专门机构指派的代表可就其活动范围内的问题参加会议和主要委员会的审议，也可酌情参加其他委员会、小组委员会和工作组的审议，但无表决权。

其它政府间组织的代表

第62条

应邀参加会议的其它政府间组织指派的代表可以观察员身份就其活动范围内的问题参加会议和主要委员会的审议，也可酌情参加其他委员会、小组委员会和工作组的审议，但无表决权。

1 就本规则而言，“专门机构”一词包括国际原子能机构和关税及贸易总协定。

联合国各有关机关的代表

第 6 3 条

有关联合国机关指派的代表可以观察员的身份就其活动范围内的问题参加会议和主要委员会的审议，也可酌情参加其他委员会、小组委员会和工作组的审议，但无表决权。

书面说明

第 6 4 条

第59至63条所述指派代表提出的书面说明，应由秘书处以该项说明在会议地点向秘书处提供的数量和语文，散发给所有代表团。

十二．议事规则的暂停适用和修正

暂停适用办法

第 6 5 条

本规则任何条款均可由会议予以暂停适用，但暂停适用的建议的通知须于二十四小时前提出，如无代表反对，可免除通知手续。任何这种暂停适用，必须限于一个具体明确的目的，并以达成此一目的所需的一段时间为限。

修正办法

第 6 6 条

本议事规则可在总务委员会就提议的修正案提出报告后，由会议以出席并参加表决的代表以三分之二多数作出决定，予以修正。

会议文件索引

文件号	题 目	附 注	页 次
<u>全体会议的文件</u>			
A/CONF.152/1	大会1989年12月 4日关于召开联合国 运输港站经营人赔偿责任会议的第44/ 33号决议摘录		
A/CONF.152/2	临时议程	经第2次全体会议 通过, 未作改动	
A/CONF.152/3	临时议事规则	经第2次全体会议 通过, 未作改动, 但有些改动, 是在 第4次全体会议上 通过的	
A/CONF.152/4	会议的工作方法和程序: 秘书长的备 忘录		
A/CONF.152/5	经联合国国际贸易法委员会核准的国际 贸易运输港站经营人赔偿责任公约 草案案文		35
A/CONF.152/6	国际贸易运输港站经营人赔偿责任公 约草案的背景情况		33
A/CONF.152/7 和Add.1和Corr.1 和Add.2	各国政府和国际组织对国际贸易运输 港站经营人赔偿责任公约草案的意见 和建议汇编		45
A/CONF.152/8/ Rev.1 *	全权证书委员会的报告		31
A/CONF.152/9	第一委员会的报告		78
A/CONF.152/10 和Add.1	第二委员会的报告		118
A/CONF.152/11	经第一委员会通过的国际贸易运输港 站经营人赔偿责任公约草案第 1至16 条		130
A/CONF.152/12	由起草委员会编拟并经由第二委员会 核准的国际贸易运输港站经营人赔偿 责任公约草案第17至25条		136

* 由于技术原因重新印发。

文件号	题 目	附 注	页 次
A/CONF.152/13	联合国国际贸易运输港站经营人赔偿责任会议最后文件和联合国国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约		151
A/CONF.152/14	联合国国际运输港站经营人赔偿责任会议正式记录：会议文件及全体会议和主要委员会会议简要记录	联合国出版物， 出售品编号： C.93.XI.3	
A/CONF.152/L.1	联合国国际贸易运输港站经营人赔偿责任会议最后文件草案	经第8次全体会议作出一些改动后通过，并随后作为文件A/CONF.152/13重新印发	
A/CONF.152/L.2	中国：公约的标题		148
A/CONF.152/L.3	中国：第9条		149
A/CONF.152/L.4	荷兰、大不列颠及北爱尔兰联合王国：第22条第(1)款		149
A/CONF.152/L.5	澳大利亚、德国、意大利、日本：第1条(a)项		149
A/CONF.152/L.6	中国、墨西哥、西班牙、苏维埃社会主义共和国联盟、美利坚合众国：序言		150
A/CONF.152/L.7	美利坚合众国：第21条		150
A/CONF.152/SR.1-9[包括更正]	本会议各次全体会议的简要记录		171

第一委员会的文件

A/CONF.152/C.1/L.1	临时议程		
A/CONF.152/C.1/L.2/Rev.1和Add.1-9	第一委员会报告草稿		
A/CONF.152/C.1/L.3	德国：第8(1)条		
A/CONF.152/C.1/L.4	美利坚合众国：第1(b)条		

<u>文件号</u>	<u>题 目</u>	<u>附 注</u>	<u>页 次</u>
A/CONF.152/C.1/ L.5	美利坚合众国: 第1条		
A/CONF.152/C.1/ L.6	德国: 第1条		
A/CONF.152/C.1/ L.7	美利坚合众国: 第2条(第15条)		
A/CONF.152/C.1/ L.8	德国: 第2(1)条		
A/CONF.152/C.1/ L.9	德国: 第3条		
A/CONF.152/C.1/ L.10	美利坚合众国: 第4(4)条		
A/CONF.152/C.1/ L.11	德国: 第5条		
A/CONF.152/C.1/ L.12	德国: 第6条		
A/CONF.152/C.1/ L.13	德国: 第6条之二		
A/CONF.152/C.1/ L.14	美利坚合众国: 第7(3)条		
A/CONF.152/C.1/ L.15	美利坚合众国: 第10条		
A/CONF.152/C.1/ L.16	德国: 第10条		
A/CONF.152/C.1/ L.17	德国: 第12(2)(b)条		
A/CONF.152/C.1/ L/18	美利坚合众国: 第12(2)条		
A/CONF.152/C.1/ L.19	日本: 第1(a)条		
A/CONF.152/C.1/ L.20	西班牙: 第5条		
A/CONF.152/C.1/ L.21	西班牙: 第9条		
A/CONF.152/C.1/ L.22	西班牙: 第13(1)条		

文件号	题 目	附 注	页 次
A/CONF.152/C.1/ L.23	荷兰: 第1条		
A/CONF.152/C.1/ L.24	荷兰: 第5条		
A/CONF.152/C.1/ L.25	荷兰: 第8(1)条		
A/CONF.152/C.1/ L.26	日本: 第4(1之二)条		
A/CONF.152/C.1/ L.27	日本: 第6条((1)(c)之二)		
A/CONF.152/C.1/ L.28	瑞典: 第1条		
A/CONF.152/C.1/ L.29	比利时: 第1(a)条		
A/CONF.152/C.1/ L.30	比利时: 第26条		
A/CONF.152/C.1/ L.31	大不列颠及北爱尔兰联合王国: 新条文提案	在第1条之下审议	
A/CONF.152/C.1/ L.32	埃及: 第2条		
A/CONF.152/C.1/ L.33	比利时: 第3条		
A/CONF.152/C.1/ L.34	墨西哥: 第3条		
A/CONF.152/C.1/ L.35	墨西哥: 第4条		
A/CONF.152/C.1/ L.36	芬兰: 第3条		
A/CONF.152/C.1/ L.37	大不列颠及北爱尔兰联合王国: 第1条		
A/CONF.152/C.1/ L.38	大不列颠及北爱尔兰联合王国: 第3条		
A/CONF.152/C.1/ L.39	比利时: 第5(5)条(新款)		
A/CONF.152/C.1/ L.40	比利时: 第9条		

<u>文件号</u>	<u>题 目</u>	<u>附 注</u>	<u>页 次</u>
A/CONF.152/C.1/ L.41	日本: 第11(2)条		
A/CONF.152/C.1/ L.42	埃及: 第5(2)条		
A/CONF.152/C.1/ L.43	大不列颠及北爱尔兰联合王国: 第4条		
A/CONF.152/C.1/ L.44和Rev.1	特设工作组: 第1条(新项)		
A/CONF.152/C.1/ L.45	南斯拉夫: 第6(4)条		
A/CONF.152/C.1/ L.46	土耳其: 第11(2)条		
A/CONF.152/C.1/ L.47	土耳其: 第12(1)条		
A/CONF.152/C.1/ L.48	大不列颠及北爱尔兰联合王国: 新条文提案	在第20条之下审议	
A/CONF.152/C.1/ L.49	摩洛哥: 第5条		
A/CONF.152/C.1/ L.50	联合国环境规划署: 第9条		
A/CONF.152/C.1/ L.51	摩洛哥: 第6(1)(b)条		
A/CONF.152/C.1/ L.52	摩洛哥: 第11条		
A/CONF.152/C.1/ L.53	摩洛哥: 第12条		
A/CONF.152/C.1/ L.54	摩洛哥: 第10条第(3)、(4)款		
A/CONF.152/C.1/ L.55	芬兰: 第9条		
A/CONF.152/C.1/ L.56和Rev.1	澳大利亚: 第1条(新项)		
A/CONF.152/C.1/ L.57	澳大利亚: 第15条		
A/CONF.152/C.1/ L.58	埃及: 第12条		

文件号	题 目	附 注	页 次
A/CONF.152/C.1/ L.59	荷兰: 第20条		
A/CONF.152/C.1/ L.60	伊朗伊斯兰共和国: 第20条		
A/CONF.152/C.1/ L.61	比利时: 第1(a)条		
A/CONF.152/C.1/ L.62	起草委员会提交第一委员会的报告: 第1至16条		
A/CONF.152/C.1/ SR.1-18 [包括更正]	第一委员会各次会议简要记录		200

第二委员会的文件

A/CONF.152/C.2/ L.1	临时议程		
A/CONF.152/C.2/ L.2和Add.1-3	第二委员会报告草稿		
A/CONF.152/C.2/ L.3	美利坚合众国: 第22(1)条		
A/CONF.152/C.2/ L.4	德国: 第22(1)条		
A/CONF.152/C.2/ L.5	荷兰: 第22(1)条		
A/CONF.152/C.2/ L.6	日本: 第21条第(1)、(4)款		
A/CONF.152/C.2/ L.7	加拿大: 第19(3)条		
A/CONF.152/C.2/ L.8	菲律宾: 第21条		
A/CONF.152/C.2/ L.9	起草委员会提交第二委员会的报告: 最后条款, 第17至25条		
A/CONF.152/C.2/ SR.1-4 [包括更正]	第二委员会各次会议简要记录		323

文件号	题 目	附 注	页 次
-----	-----	-----	-----

全权证书委员会的文件

A/CONF.152/CC/ L.1	临时议程		
-----------------------	------	--	--

起草委员会的文件

A/CONF.152/DC/ L.1	临时议程		
A/CONF.152/DC/ L.2	国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案：第一委员会直至1991年4月8日通过的 ²² 对第1、3、4、5、6条的修改		140
A/CONF.152/DC/ L.3	起草委员会1991年4月9日核准的国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案案文：第1、3、4、5条		140
A/CONF.152/DC/ L.4	国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案案文。第二委员会通过的 ²² 对第18、19、21、23、25条的修改。		142
A/CONF.152/DC/ L.5和Corr.1	起草委员会1991年4月9日核准的国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案案文：第4、6至9、17、18、21至25条		143
A/CONF.152/DC/ L.6	国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案案文。第二委员会通过的 ²² 对第19和21条的修改		148

杂项文件

A/CONF.152/CC/ INF.1	联合国国际贸易运输港站经营人赔偿责任会议与会代表的全权证书状况：秘书处编写的备忘录		
A/CONF.152/INF.1 和Rev.1	与会者名单		

第 一 部 分
会 议 文 件

提案、报告及其他文件

A. 全权证书委员会的报告

文件A/CONF.152/8/Rev.1*

[原文：英文]

[1991年 4月18日]

1. 会议在1991年 4月 5日第四次全体会议上根据会议议事规则第4条规定任命了一个由下列国家组成的全权证书委员会：阿根廷、加拿大、中国、几内亚、伊朗（伊斯兰共和国）**、莱索托、墨西哥、乌克兰苏维埃社会主义共和国和美利坚合众国。

2. 全权证书委员会于1991年4 月15日举行了一次会议。

3. 一致选举罗斯·霍恩比先生（加拿大）担任委员会主席。

4. 委员会收到了1991年4 月10日会议秘书长关于出席联合国国际贸易运输港站经营人赔偿责任会议与会者代表全权证书情况的备忘录。会议秘书长在发出备忘录后收到的关于全权证书的补充情况系由委员会秘书向委员会提供。委员会根据其掌握的情况指出，截至1991年4 月15日止：

(a) 出席会议的下列30个国家的代表提交了按照会议议事规则第3条规定由国家元首、政府首脑或外交部长颁发的正式全权证书：澳大利亚、奥地利、保加利亚、白俄罗斯苏维埃社会主义共和国、加拿大、中国、丹麦、埃及、芬兰、法国、加蓬、德国、几内亚、印度、伊朗（伊斯兰共和国）、以色列、日本、莱索托、阿拉伯利比亚民众国、墨西哥、摩洛哥、荷兰、西班牙、瑞典、瑞士、泰国、乌克兰苏维埃社会主义共和国、苏维埃社会主义共和国联盟、大不列颠及北爱尔兰联合王国和南斯拉夫。

* 由于技术原因重新印发。

** 会议第五次全体会议选举伊朗伊斯兰共和国代替在第四次全体会议当选但不能参加委员会工作的沙特阿拉伯。

(b) 下列三个国家由各自国家元首、政府首脑或外交部长颁发的代表全权证书以电报或传真形式发送会议秘书长：阿根廷、意大利和菲律宾。

(c) 下列15个国家代表的指派是由其各自驻联合国（日内瓦、纽约或维也纳）常驻代表或常驻代表团或驻维也纳大使馆以信函、普通照会或电报形式发送会议秘书处：比利时、玻利维亚、巴西、智利、印度尼西亚、伊拉克、尼日利亚、阿曼、大韩民国、沙特阿拉伯、土耳其、阿拉伯联合酋长国、美利坚合众国、越南和也门。

5 . 主席建议委员会通过下述决议草案：

“全权证书委员会，

“审查了本报告第4段中所述联合国国际贸易运输港站经营人赔偿责任会议代表的全权证书，

“1 . 接受上文第4(a)、4(b)和4(c)各段所述国家代表全权证书；

“2 . 建议会议核可全权证书委员会的报告”。

6 . 主席提议的决议草案由委员会未经表决通过。

7 . 随后，主席提议由委员会建议会议通过一项决议草案（见下文第9段）。
该项提议由委员会未经表决通过。

8 . 根据上述情况，现将本报告提交会议。

9 . 全权证书委员会建议会议通过下列决议草案：

“联合国国际贸易运输港站经营人赔偿责任会议代表的全权证书，

会议，

审查了全权证书委员会的报告，

核可全权证书委员会的报告。”

B. 国际贸易运输港站经营人赔偿责任
公约草案的背景情况

文件A/CONF.152/6

[原文: 英文]

[1990年 7月26日]

1. 联合国国际贸易法委员会(贸易法委员会)编写的《国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案》起始于国际统一私法学社(统法社)就寄存和储藏合同议题进行的工作。该议题包括在1960年统法社有关联运业务的工作方案之中,因为在这方面由于缺少在货物实际运输前、中或后,关于货物保管人赔偿责任的统一规则而出现了许多具体问题(统法社理事会1960年4月22日第9号决议;理事会第40届会议记录附件)。¹

2. 根据为统法社在该主题方面进行的大量研究和对各国政府及有关国际组织就开展有关这一议题工作的可取性和可行性征询的意见,统法社在其1977年第56届会议上决定建立一个研究组,负责起草储存合同的统一规则。²到1982年,研究小组编写了运输港站经营人赔偿责任公约初步草案,该草案和统法社秘书处起草的关于公约初步草案的解释性报告业经1983年5月统法社理事会第62届会议核准。³

3. 在此期间,统法社秘书处和贸易法委员会秘书处在进行非正式探讨性联系后,贸易法委员会秘书通知统法社理事会第61届会议(1982年),贸易法委员会对该问题感兴趣。贸易法委员会之所以对此感兴趣是因为该问题同有关货物运输的国际公约,特别是同该委员会拟定的1978年《联合国海上货物运输公约》有密切关系,还因为该问题同许多发展中国家的需要息息相关(A/CN.9/225和Corr.1(只有法文本),脚注10)。统法社的观察员在贸易法委员会第十五届(1982年)

-
- 1 见统法社,理事会议事录,第40届会议(统法社文件C.D.XL UNIDROIT 1960年),附件。
 - 2 见统法社,理事会议事录,第56届会议(统法社文件C.D.第56届会议UNIDROIT 1977年),英文本第35页,法文本第38页。
 - 3 见统法社,理事会议事录,第62届会议(统法社文件C.D.第62届会议UNIDROIT 1983年),第15页。

和第十六届(1983年)会议期间曾通知贸易法委员会说,他的组织愿意同委员会合作,将来共同编写有关该主题的公约草案。⁴

4. 委员会第十六届会议决定把国际装卸站经营人的议题列入它的工作方案,请统法社将其公约初稿送交委员会审议,并委托一工作组起草有关该问题的统一规则。⁵ 委员会第十七届会议(1984年)收到了公约初稿文本,委员会该届会议决定由国际合同惯例工作组负责起草统一规则,该工作组由委员会所有成员国组成。⁶

5. 工作组第八、九、十和十一届会议讨论拟定了统一规则(A/CN.9/260, A/CN.9/275, A/CN.9/287和A/CN.9/298)。工作组逐渐拟定的统一规则范围,与原来统法社仅限于储藏的内容相比已有所扩大,把目前与货运有关的其他类型的运输港站业务也包括了进去。工作组在其1988年1月召开的第十一届会议上决定建议委员会以公约的形式通过统一规则(A/CN.9/298,第10段和第84段),并核准了《国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案》(A/CN.9/298,第11段和附件一)。根据委员会第二十一届会议(1988年)的一项要求,⁷把公约草案分发给所有国家和有关的国际组织征求意见。

6. 委员会1989年第二十二届会议收到了公约草案案文和秘书长的报告,报告载有各国政府和一些国际组织就公约草案提出的评论汇编(A/CN.9/319和Add.1-5)及公约草案的最后条款草案(A/CN.9/321)。对案文经过各种修改后,⁸委员会通过了《国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案》,并连同一项建议将其送交大会。建议说,大会应召开一次国际全权代表会议,以便在公约草案的基础上签定《国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约》。⁹委员会通过的公约草案文本¹⁰载于A/CONF.152/5)。

7. 大会1989年12月4日第44/33号决议决定1991年4月2日至19日在维也纳召开国际全权代表会议,审议贸易法委员会编订的公约草案,并将其工作成果体现在一项国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约中。文件A/CONF.152/1转载

4 见《大会正式记录,第三十七届会议,补编第17号》(A/37/17),第105段;和同上《第三十八届会议,补编第17号》(A/38/17),第110段。

5 同上《第三十八届会议,补编第17号》(A/38/17),第115段。

6 同上,《第三十九届会议,补编第17号》(A/39/17),第113段。

7 同上,《第四十三届会议,补编第17号》(A/43/17),第29段。

8 同上,《第四十四届会议,补编第17号》(A/44/17),第11至225段。

9 同上,第225段。

10 同上,附件一。

了第44/33号决议的有关部分。

c. 联合国国际贸易法委员会核准的国际贸易
运输港站经营人赔偿责任公约草案案文

文件A/CONF.152/5

[原先载于委员会第二十二届会议工作报告内*]

[阿拉伯文／中文／英文／
法文／俄文／西班牙文]
[1990年 5月13日]

第1条
定义

在本公约中，

(a) “运输港站经营人”（下称“经营人”）是指在其业务过程中，于其控制下的某一区域内或在其有权出入或使用的某一区域内，负责接管国际运输的货物，以便对这些货物从事或安排进行与运输有关的服务的人。但只要是根据适用的有关货运的法律规则对这些货物负责时，该人不应视为经营人；

(b) 在货物组装于集装箱、货盘或类似的运输器具中时或经包装时，“货物”包括这类运输器具或包装，只要其不是由经营人所提供；

(c) “国际运输”是指在经营人接管货物时确定其启运地和目的地位于两个不同国家的任何货物运输；

(d) “与运输有关的服务”包括诸如堆存、仓储、装货、卸货、积载、平船、隔垫和绑扎等服务；

(e) “通知”是指提出的一项通知，其所用形式应提供其中所载资料的记录；

(f) “请求”是指作出的一项请求，其所用形式应提供其中所载资料的记录。

* 《大会正式记录，第四十四届会议，补编第17号》(A/44/17)，附件一。

第 2 条

适用范围

(1) 本公约在有下列情形之一时，适用于对国际运输的货物从事的与运输有关的服务：

- (a) 从事与运输有关的服务的经营人的营业地位于一当事国内；
- (b) 与运输有关的服务在一当事国内进行；
- (c) 按照国际私法规则，与运输有关的服务须遵守一当事国的法律。

(2) 如果经营人有一个以上的营业地，则以与整个有关运输的服务关系最密切的营业地为其营业地。

(3) 如果经营人没有营业地，则以其惯常住所为准。

第 3 条

责任期限

经营人从其接管货物之时起，至其向有权提货的人交付货物或将货物交由该人处理之时止，应对货物负责。

第 4 条

出具单据

(1) 经营人可以或经客户要求应在一段合理的时间视经营人的选择或者：

- (a) 在客户提交的确定货物的单据上签署并注明日期，以确认收到货物，或者，
- (b) 出具一份签署的确定货物的单据，确认收到货物和收到的日期，并在合理检验方法可以查验的情况下，说明货物的状况和数量。

(2) 如经营人不按照第1款(a)项或(b)项行事，则可以反证推定他所收到的货物状况显然良好。当经营人所从事的服务仅限于货物在运输手段间的立即转移时，不适用这类反证推定。

(3) 第1款(b)项所指的单据可以任何形式开具，但应保有其中所载资料的记录。

(4) 第1款所指的在单据上的签署可以手书、影印、穿孔、盖章、记号或以任何其他机械或电子方式为之，只要不同单据签署的国家的法律不一致。

第 5 条

赔偿责任依据

(1) 如果在第 3 条所规定的经营人对货物负责的期限内发生引起灭失、损坏或延迟的情事，则经营人应对货物灭失或损坏所造成的损失以及交货迟延负赔偿责任，除非他证明他本人、其受雇人、代理人或经营人为了履行与运输有关的服务而利用其服务的其他人，已采取一切合理措施来防止发生有关情事及其后果。

(2) 如果经营人、其受雇人、代表人或经营人为了履行与运输有关的服务而利用其服务的其他人，未采取第(1)款所指的措施，同时结合另一原因而造成灭失、损坏或迟延，则经营人仅对因未采取措施而引起的那种灭失、损坏或迟延所造成的损失负赔偿责任，但须经营人证明不能归因于未采取措施而造成的损失数额。

(3) 向有权提货的人交货迟延，是指经营人未能在明确协议的时间内，或在无这种协议的情况下，未能在收到该人所提交货要求后的一段合理时间内，将货物交付给该人或交由该人处理。

(4) 如果经营人在明确议定的交货日期后连续30天的一段时间内，或在无这种协议的情况下，在从有权提货人处收到交货要求后，连续30天的一段时间内，未能向有权提货的人交付货物或将货物交由其处理，则有权就货物灭失提出索赔的人可将该货物视为灭失。

第 6 条

赔偿责任限额

(1) (a) 经营人按照第 5 条的规定对由于货物灭失或损坏而引起的损失所负赔偿责任以灭失或损坏货物毛重每公斤不超过[8.33]记帐单位的数额为限。

(b) 但是，若货物系海运或内陆水运后立即交给经营人，或者货物系由经营人交付或待交付这类运输，则经营人按照第 5 条的规定对由于货物灭失或损坏而造成的损失所负赔偿责任以灭失或损坏货物毛重每公斤不超过[2.75]记帐单位为限。为本款的目的，海运和内陆水运包括港口内的提货和交货。

(2) 经营人按照第 5 条的规定对交货迟延应负的赔偿责任，以相当于经营人就迟交货物提供服务所收费用两倍半的数额为限，但这一数额不得超过对该货物为其一部分的整批货物所收费用的总和。

(3) 在任何情况下，经营人按照第1和第2款所承担的赔偿责任总额不应超过根据第1款确定的对货物全部灭失引起的赔偿责任限额。

(4) 经营人可同意超过第1、第2和第3款所规定的赔偿责任限额。

第7条

对非约定索赔的适用

(1) 本公约规定的抗辩和赔偿责任限额适用于因经营人依本公约负责的货物发生灭失或损坏以及因交货迟延而对经营人提起的任何诉讼，不论这种诉讼是基于合同、侵权行为或其他原因。

(2) 如果这种诉讼的客体是经营人的受雇人或代理人，或经营人为履行与运输有关的服务而利用其服务的其他人，则该受雇人、代理人或其他人，如能证明他是在受经营人雇请的范围内行事，应有权引用经营人根据本公约可以援引的抗辩和赔偿责任限额。

(3) 除第8条规定者外，从经营人和从上款所指的任何受雇人、代理人或其他人取得的赔偿总额不得超过本公约规定的赔偿责任限额。

第8条

丧失享有赔偿责任限额的权利

(1) 如经证明货物灭失或损坏或迟延系因经营人本人或其受雇人或代理人在故意造成这种灭失或损坏或迟延的情况下，或在明知会造成这种灭失或损坏或迟延的情况下出于轻率的行为或不行为所造成的，则经营人无权享受第6条规定的限制赔偿责任的权利。

(2) 虽有第7条第2款的规定，如经证明货物灭失或损坏或迟延系因经营人的受雇人或代理人或经营人为进行与运输有关的服务而利用其服务的其他人在故意造成这种灭失或损坏或迟延的情况下，或在明知会造成这种灭失、损坏或迟延的情况下出于轻率的行为或不行为所造成的，则该受雇人、代理人或其他人无权享受第6条规定的限制赔偿责任的权利。

第9条

关于危险货物的特殊规则

如果向经营人交付危险货物时没有按照在交付货物所在国适用的任何有关危

险货物的法律或规章进行刷唛头、贴标签、包装或提供单证，且如在将该货物交给经营人时，经营人并未以其他方式得知其危险性，他有权：

- (a) 采取一切必要的预防措施，其中包括在货物对任何人或财产构成即刻危险时销毁货物，使其变成无毒品、或用其他任何合法方法加以处理，而不需因这些预防措施所造成的货物损坏或销毁给付赔偿，并且
- (b) 从没有根据这种适用的法律或规章履行义务将货物的危险性质告诉他的人处收取他因采取(a)项所述措施而发生的全部费用的补偿。

第10条 对货物的担保权

(1) 经营人有权扣留货物，以便索取在他对货物负责期间由他对货物进行的与运输有关的服务而应收取的费用和债款。但本公约应不影响根据适用的法律关于扩大经营人对货物的担保权的任何合同安排的效力。

(2) 如果对索偿数额已提供足够担保，或如已向双方同意的第三方或向经营人营业地所在国某一官方机构存入一笔相等金额的押金，则经营人无权扣留货物。

(3) 为了取得满足其索偿所需的金额，经营人有权在货物所在国法律允许范围内出售他已对其行使本条所定扣押权的全部或部分货物。上一句不适用于为承运人或托运人以外的一方所有并有明白标志显示其所有人的集装箱、托盘或类似的运输或包装物件，但经营人对修理或改善集装箱、托盘或类似的运输或包装物件的费用提出的索赔除外。

(4) 在对货物行使任何出售权之前，经营人应作出合理努力将出售的意向通知货主、将货物交给经营人的人和有权向经营人提货的人。经营人应当适当地报告出售货物所获收益减去经营人应得金额和合理出售费用后的结余情况。出售权的所有其他方面应按照货物所在国法律行使。

第11条 灭失、损坏或迟延的通知

(1) 除非在不迟于经营人向有权提货人交货之日以后的第三个工作日，即将货物的灭失或损坏通知经营人，具体说明这种灭失或损坏的一般性质，则这一交货就是经营人按其依照第4条第(1)(b)款出具的单据中以述情况交货的初步证据，如未出具这种单据，则是按完好状况交货的初步证据。

(2) 在灭失或损坏并非明显的情况下,如未在货物到达最终接受人之日以后连续15天内向经营人发出通知,无论如何不得迟于向有权提货人交货之日后连续60天发出通知,第1款的规定相应地适用。

(3) 如果经营人向有权提货人交货时参与了对货物的检验或检查,则无需就检验或检查期间确定的灭失或损坏向经营人发出通知。

(4) 在货物有实际发生灭失或损坏有发生灭失或损坏之虞的情况下,经营人和有权提货的人必须相互给予对货物进行检查和清点的一切合理便利。

(5) 如果未在向有权提货的人交货之日后连续21天内向经营人发出通知,则对迟延交货造成的损失不予补偿。

第12条

诉讼时效

(1) 如未在两年期内提起司法或仲裁程序,根据本公约的任何诉讼即失去时效。

(2) 时效期限:

(a) 自经营人将货物的全部或一部交给有权提货人或将之置于其支配之日开始,或

(b) 在货物全部灭失的情况下,自经营人向有权索赔人发出货物灭失通知之日开始,或自该索赔人可按第5条第(4)款将货物视为灭失之日开始,两者以先者为准。

(3) 时效期限开始之日不计入该期限内。

(4) 经营人可在时效期限内随时向索赔人提出书面声明延长时效期限。该期限还可通过再次或多次声明予以继续延长。

(5) 即使在以上各款规定的时效期限届满后,承运人或另一人仍可对经营人提出追索诉讼,但此诉讼必须在对承运人或另一人提起的诉讼中承运人或另一人被判承担赔偿责任,或已给付据以提出诉讼的索赔后90天内提起,且须在对某一承运人或另一人提出的任何索赔可能导致对经营人提起追索诉讼时,在提出索赔后的一段合理时间内,已将提出索赔之事,向经营人发出了通知。

第13条

合同规定

(1) 除本公约另有规定外,经营人所签订的合同中或经营人依照第4条签署

或出具的任何单据中的任何规定，只要直接或间接减损本公约的规定，均属无效。这种规定的无效并不影响这种规定为其一部分的合同或单据中的其他规定的效力。

(2) 虽有上款的规定，经营人仍可同意增加其根据本公约承担的责任和义务。

第14条 本公约的解释

在解释本公约时，应考虑到公约的国际性质和促进其适用的统一。

第15条 国际运输公约

本公约并不修改根据对本公约当事国有约束力的关于国际货物运输的国际公约或根据一国使有关国际货物运输的公约生效或源自该公约的任何法律产生的任何权利或义务。

第16条 记帐单位

(1) 第6条所指记帐单位系国际货币基金组织确定的特别提款权。第6条所述数额应按判决之日或当事各方商定之日的本国货币值，以本国货币表示。作为国际货币基金组织成员国的当事国，其本国货币与特别提款权的换算应按照国际货币基金组织于该日生效的对其业务活动和交易所适用的计值方法计算。作为非国际货币基金组织成员国的当事国，其本国货币与特别提款权的换算应以该国确定的方式计算。

(2) 上款最后一句中所述计算方式应以该当事国本国货币表示出最接近第6条以记帐单位表示的数额的实际价值。当事国必须在签署公约时或交存其批准书、接受书、同意书或加入书时以及每当其换算方式有变动时，将其换算方式通知保管人。

最后条款

第17条

保存人

联合国秘书长为本公约保存人。

第18条

签字、批准、接受、赞同、加入

- (1) 本公约在联合国……会议闭幕会议上开放供签字，并在纽约联合国总部继续开放供所有国家签字，直至……为止。
- (2) 本公约须经签字国批准、接受或赞同。
- (3) 本公约从开放供签字之日起开放给所有非签字国加入。
- (4) 批准书、接受书、赞同书和加入书应交存联合国秘书长。

第19条

对领土单位的适用

- (1) 如果缔约国拥有两个或两个以上的领土单位，而各领土单位对本公约所规定的事项适用不同的法律制度，则该国得在签字、批准、接受、赞同或加入时声明本公约适用于该国全部领土单位或仅适用于其中的一个或数个领土单位，并且可以随时提出另一声明来取代其以前所做的声明。
- (2) 此种声明应通知保存人，并且明确地说明适用本公约的领土单位。
- (3) 如果根据按本条做出的声明，本公约适用于当事国的一个或数个但不是全部领土单位，而且一方当事人的营业地位于该当事国内，则为本公约的目的，该营业地除非位于本公约适用的领土单位内，否则视为不在当事国内。
- (4) 如果缔约国应没有按照本条第(1)款做出声明，则本公约适用于该国所有领土单位。

第20条
保留

(1) 对本公约不得作任何保留。

第21条
声明的生效

(1) 根据本公约规定在签字时做出的声明，须在批准、接受或赞同时加以确认。

(2) 声明和声明的确认，应以书面提出，并应正式通知保存人。

(3) 声明在本公约对有关国家开始生效时同时生效。但是，保存人于此种生效后收到正式通知的声明，应于保存人收到声明之日起满六个月后的第一个月第一日起生效。

(4) 根据本公约规定做出声明的任何国家可以随时用书面正式通知保存人撤回该项声明。此种撤回于保存人收到通知之日起满六个月后的第一个月第一日起生效。

第22条
生效

(1) 本公约在第五件批准书、接受书、赞同书或加入书交存之日起满一年后的第一个月第一日起生效。

(2) 对于在第五件批准书、接受书、赞同书或加入书交存之日后始成为本公约缔约国的国家，本公约在以该国名义交存适当文书之日起满一年后的第一个月第一日起生效。

(3) 各缔约国应在本公约对其生效之日起或生效之日后，对与运输经营人接管的货物有关的服务适用本公约规定。

第23条
修订和修正

(1) 经本公约至少三分之一当事国的要求，保存人应召开缔约国会议，以修订或修正公约。

(2) 在本公约的修正案生效后交存的任何批准书、接受书、赞同书或加入书，视为适用于经修正的公约。

第24条 限额的修订

(1) 在有至少四分之一的当事国提出要求时，保管人应召开由每一缔约国各派一名代表组成的委员会的会议，审议在有下列情况之一时减少或增加第6条所述的限额。

(2) 如果本公约在其开放供签字后五年以上才生效，保管人应在其生效后第一年内召开委员会会议。

(3) 该委员会会议应在联合国国际贸易法委员会下一届会议的时间和地点举行。

(4) 在确定应否修改限额，以及在确定应予修改而决定增减数额时，应考虑到在国际上确定的下列标准以及认为有关的其他标准：

- (a) 任何与运输有关的公约中经修订的赔偿限额的数额；
- (b) 经营人处理的货物的价值；
- (c) 与运输有关的服务费用；
- (d) 保险费率，其中包括货物保险、经营人的责任保险以及工人工伤保险；
- (e) 对货物灭失或损坏或交货迟延问题，判罚经营人赔偿的平均数额；
- (f) 电力、燃料及其他公用事业的费用。

(5) 修正案应由委员会以出席并参加表决的成员三分之二的多数通过。

(6) 自本公约开放签署之日起，在不到五年的期间内，不考虑根据本条提出的关于赔偿限额的任何修正案。

(7) 按照第(5)款通过的任何修正案，应由保管人通知所有缔约国。在通知修正案后的18个月期限结束时，修正案应视为已获接受，除非在此期限内，在委员会通过该修正案时已成为当事国的国家中至少有三分之一的国家通知保管人表示不接受该修正案。按照本款视为已获接受的修正案应于其被接受18个月对所有的当事国生效。

(8) 不接受该修正案的当事国亦应受其约束，除非该国至少在该修正案生效前一个月宣布退出本公约。这种退约应在修正案生效时生效。

(9) 一项修正案已按照第(5)款通过但其18个月的接受期尚未届满，在此期间成为本公约当事国的国家，均应在该修正案生效时受该修正案的约束。在此

期限后成为本公约当事国的国家应受按照第(7)款已获接受的任何修正案的约束。

(10)适用的赔偿责任限额应为按照以上各款于导致灭失、损坏或迟延的事故发生之日有效的限额。

第25条

退出

(1) 当事国可以随时以书面通知保存人退出本公约。

(2) 退出于保存人收到通知之日起满一年后的第一个月第一日起生效。如通知内规定一段更长期间，则退出于保存人收到通知后该段更长期间届满时起生效。

一千九百 年 月 日订于 ，正本一份，其阿拉伯文本、中文本、英文本、法文本、俄文本和西班牙文本均具有同等效力。

下列全权代表，经各自政府正式授权，在本公约上签字，以资证明。

D. 各国政府和国际组织对国际贸易运输港站
经营人赔偿责任公约草案的意见
和建议汇编

文件A/CONF.152/7和Add.1和2

文件A/CONF.152/7

目录

	页次
一. 导言.....	46
二. 意见和建议汇编.....	46
A. 政府.....	46
加拿大.....	46
丹麦.....	48
德意志联邦共和国.....	48
日本.....	53
菲律宾.....	55
美利坚合众国.....	56
B. 政府间组织.....	59
国际劳工局.....	59
C. 非政府组织.....	59
国际集装箱出租商协会.....	59

一. 导 言

本文件载列了截至1990年12月18日止收到的一些政府和国际组织就《国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案》所提出的意见和建议。截至该日，从下列政府和国际组织收到了意见和建议：

政府：加拿大、丹麦、德意志联邦共和国、日本、菲律宾、美利坚合众国。

政府间组织：国际劳工局

非政府组织：国际集装箱出租商协会

二. 意见和建议汇编

A. 政府

加拿大

[原文：英文]

总的意见

联合国国际贸易法委员会第22届会议通过《国际贸易运输港站经营人赔偿责

任公约草案》后，加拿大政府与工业界代表以及加拿大各省和地区的政府进行了磋商，就拟议的公约对运输港站行业和对国内法将产生的影响作出评估。

虽然有些人对是否在目前需要这项拟议的公约提出质疑，但大多数发表意见的人都支持就国际运输港站经营人赔偿责任限额制定国际规则的原则。取得的共识是，需要使拟议的公约中所使用的语言更为准确一些。此外，加拿大政府仍然认为，拟在公约草案中确定的赔偿责任限额应当是相对来说不能突破的。

就拟议的公约案文与国际合同惯例工作组1988年向委员会提交的案文(A/CN.9/298，附件一)有所不同这一点而言，拟议的公约案文是有所改进的。例如，适用范围条款现已说明，从事服务的地点应是确定拟议的公约是否适用的决定性因素之一。现在在适用范围条款中将有三个相互联系的因素，即：营业地，从事服务的地点和国际私法的规则。预计在实行时“从事服务的地点”将是援引《公约》的通常条件。

拟议的《公约》的某些条文的目的仍然含糊不清。下面是对某些这类条文以及其他值得注意的条文的意见。

对具体条文的意见

第1条：定义

“货物”一词仍然未能明确表明其是否包括空集装箱。如果该词的本意是空集装箱除在运输时外不应视为“货物”，那么就应说明这一点。同时，应该指出“货物”包括“散装商品”。

第3条：责任期限

最好明确规定“接管”一词的含义，以避免这一问题所引起的诉讼。

“将……交由……处理”一语也不明确。应该有某种确定货物何时交由有权提货的人处理的客观方法，如书面的卸货通知。

第5条：赔偿责任依据

虽然人们理解不可抗力在第(1)款项下是一种默示的抗辩，但是明确提及不可抗力将使未来的使用者能够更容易理解拟议的《公约》。

有人指出，本条款草案与经《蒙特利尔第4号议定书》修订的《华沙公约》第18条的规定有出入。

第6条：赔偿责任限额

第1款(a)项如果能明确排除海运或内陆水运的货物就可更容易理解一些。

赔偿责任的衡量——毛重每公斤计帐单位——可能会给并非按重量而是按体积或件数运输的货物造成问题。

有人指出，《公约》草案中未提及诸如《华沙公约》中所规定的对货物价值提出特别申报的可能性。

第11条：灭失、损坏或迟延的通知

灭失的通知期限很短。当承运大宗货物时，拆包及发现灭失或损坏可能需要相当长的一段时间。第11条(1)款应规定一个较长的通知期限。要恰当地处理一项索赔要求，三个工作日的时间可能是不充分的。

人们注意到，拟议的《公约》没有象《华沙公约》第28条那样对提出索赔要求的地点作出规定。

究竟谁为有权提货者并不明确。有可能是，通常并不对货物进行检查的货物转运人。

丹 麦

[原文：英文]

《公约》可使出口商、承运人和其他中间人更易于理解他们相对于其他国家从事国际运输的港站经营人而具有的法律地位。

但是，如果要达到预期的目标，《公约》需要列入有关赔偿灭失或损坏货物的商谈地点和法律选择规则以及计算赔偿的办法的规则。

根据草案，《公约》仅仅制约国际运输事宜，参见第1条(a)项，凡不于国际运输一部分或与运输无关的港站作业一概排除在外。但是，运输港站经营人并非总是知道某项运输作业是否构成国际运输的一部分。

往往很难确定某项运输到底是国内的还是国际的。运输前的作业究竟是国内运输，或是国际运输的一部分，这一点可能仍使人产生疑问。

草案中关于“国际”一词的定义可能引起疑问，不知凭何标准来确定其国际性质：运输协议、购货协议、生产地或是最终目的地。

关于经营人责任期限的第3条应该重点强调。

看来遗憾的是象第6条一样认为港站的具体地点——在码头边或是在内陆事关重大。

第10条关于港站经营人对货物的担保权规定应更加详细些。

对《公约》草案条款的具体意见将在会议上发表。

德意志联邦共和国

[原文：英文]

联邦政府欢迎联合国国际贸易法委员会编写的《公约》草案，认为它为联合国国际贸易运输港站经营人赔偿责任会议的讨论奠定了一个良好而坚实的基础。现提出下述意见和建议供考虑。

1. 责任期限

在开展筹备工作期间,《公约》适用的业务种类已有所扩大。原《公约》草案旨在对诸如仓储等妥善保管业务作出规定。而现在的《公约》草案还适用于货物从一种运输手段转往另一种运输手段的直接转运(无须保管的处理作业;参见第4条(2)款,第2句)。

但是,《公约》草案第1条(a)款、(c)款和第3条的措辞还未能体现这一变化,因为“接管”这一关键词语仅仅包括了一部分。所以,应通过采用一个提及处理作业的词语来补充这一术语。

建议:

第1条(a)款的第一句应改为:

“运输港站经营人”(下称“经营人”)是指在其业务过程中,于其控制下的某一区域内或在其有权出入或使用的某一区域内,负责接管或处理国际运输的货物,以便对这些货物从事或安排进行与运输有关的服务的人。”

第1条(c)款应改为:

“‘国际运输’是指在经营人接管货物时或承接货物进行处理时确定其启运地和目的地地位于两个不同国家的任何货物运输;”

第3条应改为:

经营人从其接管货物或承接货物进行处理之时起,至其向有权提货的人交付货物或将货物交由该人处理之时止,应对货物负责。

2. 分段运输

毫无疑问的是,分段国际运输中纯属国内的行程若被确定应受单独的国内运输合同的管束,则不应受《公约》的管束。因此,为了明确说明“国际运输”的概念的这一固有的界限,应对本公约草案做相应修订。

建议:

应在第1条(c)项中加入下列句子:

“如果运输的任何一段是根据一项单独的国内运输合同进行,其启运地和目的地并非位于两个不同的国家,则不应将这种国内运输看作是‘国际运输’”。

3. 运输国际性的确定

如果“经确定”启运地和目的地地位于两个不同的国家,则应将该运输视为国际运输。确定运输国际性的一个决定性标准是有伴随货物的运输文件。若使用国际运输文件(如,国际陆路货物公约或国际铁路运输公约规定的文件)就可认为该运输为国际运输。如果使用国家文件,则可认为该运输为国内运输。

建议：

应在第 1 条 (c) 项中加入下列句子：

“附有国际运输文件的货物应视作涉及国际运输的货物；附有国内运输文件的货物应被视作不涉及国际运输的货物。”

4 . 赔偿责任依据

根据第 5 条 (1) 款，经营人的赔偿责任应以其未能采取一切合理措施来防止事件的发生及其后果这一假设为依据。但是当经营人因有利于其客户的目的的原因而不能对货物实行完全控制时，这一假设就不能成立。当经营人允许货主或有权处理货物的其他人接近货物进行检查或处理时尤其会发生这种情况。在允许第三方进行这种活动的情况下，发生因经营人的行为或不履行义务而造成损坏的可能性并不大于由他人造成的货物灭失或损坏的可能性。因此，应在第 5 条 (1) 款的一般规则中加入一条相应的例外规定。

建议：

应在第 5 条第 (1) 款中加入一个新的 1 款之二：

“如果在事件发生时，客户或其他人被允许进入第 1 条 (a) 项所指的区域内检查、处理或搬运货物，则应由索赔人证明经营人、其受雇人、代理人或经营人为了履行与运输有关的服务而利用其服务的其他人，未采取一切合理措施来防止发生有关事情及其后果”。

5 . 赔偿责任限额

第 6 条 (1) 款对与运输有关的一般服务和经营人在海运或内陆水运后立即收到或将由他转交以进行这类运输的货物的处理作了区别。这一双重限额方法的依据是下述假设。即所运货物的平均价值大大低于以其他运输手段承运的货物的价值。但是，由于车辆和价值昂贵的电子设备和其他设备已成为海运的司空见惯的货物，所以这一假设已不再能够反映现实。因此，不同的赔偿责任限额只适用于某些具体的货物类别。而不适用于不同的运输方式。

而且，在散装货物方面，铁路和内陆航运船只都在同一个货运市场上竞争，在各个运输港站规定不同的赔偿责任条件将对它们的地位产生影响。

鉴于以上两个方面，所以提出下述建议。

建议：

应删去第 6 条第 (1) 款的 (b) 项。

关于第 6 条第 (1) 款的进一步内容，请参见第一项建议。

6. 赔偿责任的替代性限额

《公约》草案作出了一项完全根据灭失或损坏的货物的毛重计算的限额规定。这种方法是不能令人满意的。联邦政府认为,《公约》应遵循经1968年议定书(海牙—维斯比规则)和1978年《联合国海上货物运输公约》(汉堡规则)第6条(1)款修正的1924年《统一提单的若干法律规则的国际公约》第4条(5)款中所载的海运贸易替代方法。如果以下述假设为出发点:即《公约》也应有助于承运人、转运人和保险人提出追索诉讼,向港站经营人索取赔偿,则《公约》应规定每个包装/货运单位或货物每公斤毛重(以较高者为准)的赔偿责任替代限额。

联邦政府承认,当货物按单位计算(如混装入集装箱或货盘时)时可能出现困难。但是,如果按照1978年《联合国海上货物运输公约》(汉堡规则)第6条第(2)款的模式行事,这种困难则是不难克服的。特别是不需要根据《公约》草案第4条(1)款出具复杂的单据。客户必须证明包装件或单位的数量,作为计算其赔索的依据。如果他不能够通过运用根据《公约》草案第4条(1)款签署或出具的单据做到这一点,那么他应能够使用货物所附的其他运输单据。

建议:

第6条第(1)款应改为:

“经营人按照第5条的规定对由于货物灭失或损坏而引起的损失所负赔偿责任以灭失或损坏货物的每个包装件或其他货运单位不超过[……]记帐单位,或毛重每公斤不超过[……]记帐单位的数额为限,以较高者为准”。

应增加下述第6条(第1款之二):

“为计算本条第(1)款项下所述较高数额,应适用下述规则:

(a) 应为混装货物而使用集装箱、托盘或类似的运输或包装器具时,根据第4条(1)款出具的单据中所列的包数或其他货运单位数,或在没有这类清单的情况下由货物附带的[并由经营人不带任何具体保留加以确认的]任何其他单据所列的包数或其他货运单位数应被视为包数或其他货运单位数。除上述情况外,由这种集装箱、托盘或任何类似的运输或包装器具装载的货物应视作一个单一的单位。

(b) 在集装箱、托盘或类似的运输或包装器具本身遭受灭失或损坏时,如该运输或包装器具并非由经营人所提供,则应视为一个单独的单位。”

7. 索赔的总额

本《公约》草案未对由同一事件引起的索赔总额规定任何限额。但是在一项强制性的赔偿责任制度下,经营人是不应承担遭受不加限制的索赔总额这种不可计算和几乎不可保险的风险的。要找到一种适用于各种类型和规模的运输港

站的不同总额的计算方法即便并非不可能也是十分困难的。因此,《公约》应确定一个较高的单一数额。

建议:

在第6条之后应增加下述新的第6条之二:

“根据前述各条规定估计的由任何明显情况引起的所有索赔的总额在任何情况下均不得超过……百万记帐单位。如果这种索赔总额超过……百万记帐单位,则应在索赔者中间按其索赔的比例分摊这一数额。”

8. 赔偿责任限额的丧失

在进行筹备工作期间,对经营人是否应该由于其自己的故意或过失行为以及由雇员的故意或过失行为而丧失赔偿责任限额的利益的问题,人们的意见颇不相同。本《公约》草案基本上是按照替代责任的概念编写的,使赔偿责任限额极易超过。对于这种方法是不是一种最佳方法的问题,联邦政府表示怀疑。较适当的方法是使赔偿责任限额更加可靠,同时提高《公约》草案中提议的限额。较高的限额不仅能够提高客户获取赔偿的可能性,而且还可以证明把可超过限额的情况局限于经营人因其本人(或运输港站公司的法人代表)故意的失职行为而造成的情况是合理的。

建议:

应当删去第8条第(1)款中“或”“其受雇人或代理人”字样。

9. 扣留权

第10条(1)款规定,经营人为索取在他对货物负责期间提供的服务的费用时对货物享有扣留权。联合国国际贸易法委员会还通过了一项提案,对为索取在此期限后提供的服务的费用也赋予了这种扣留权(参见联合国国际贸易法委员会第二十二届会议工作报告¹⁾)。但《公约》草案并没有体现这一决定,应作相应的修订。

建议:

第10条第(1)款的第一句应改为:

“经营人有权扣留货物,以便索取在他对货物负责期间或负责期结束之后由他对货物进行的与运输有关的服务而应收取的费用和债款。”

10. 出售权

第10条第(3)款在第一句中规定了有关经营人的出售权的条件和法律作用的

1 《大会正式记录,第四十四届会议,补编第17号》(A/44/17),第126和207段。

法律冲突规则。在开展筹备工作期间，人们认为，《公约》不应涉及出售权和第三方对货物的任何财产权之间可能发生的冲突（参见筹备文件A/CN.9/260，第66段，A/CN.9/WG.II/WP.56，第10条，评注6）。尽管已确定了这一总的方针，但还是在第10条第（3）款中增加了一项特别规定，根据这项规定，第10条第（3）款的第一句包含的法律冲突规则不适用于为承运人和托运人以外的一方所有的集装箱。从字面上解释，这样一种规定意味着，国际私法的一般原则可以适用。联邦政府认为，对不同类别的货物分别采用不同的法律冲突规则不会有什么意义。它希望根据国际私法的一般原则，运用适用的国家法律来处理与货物出售以及第三方对货物的权利有关的所有问题。

建议：

应删去第10条的第（3）款。

11. 时效期限

《公约》草案中有若干涉及时效期限的规定。有些期限自提出“请求”之日开始，有些期限自“通知”之日开始。第12条第（2）款（b）项提到了货物灭失通知，但没有说明时效期限应从这种通知的发生之日还是收到之日开始。其他规定，如第5条（3）款和（4）款则规定了收到请求后的一个具体的时限。应使第12条（2）款（b）项与这些规定一致起来。

建议：

第12条（2）款（b）项应改为：

“在货物全部灭失的情况下，自有权提出货物灭失索赔者收到经营人寄发的说明灭失的通知之日开始，或自该人可按第5条第（4）款将货物视为灭失之日开始，两者以在先者为准。”

12. 生效

应该大幅度增加《公约》草案第22条第（1）款规定的使《公约》生效所要求的批准书的数目。

不应将上述意见看作是全部的意见。德意志联邦共和国政府保留在外交会议期间提出进一步建议的权利。

日 本

[原文：英文]

日本政府认为，文件A/CONF.152/5所载的公约草案是国际全权代表会议进行讨论的良好基础。但是，似宜再提出以下几点意见，以有助于改进公约草案的

几条案文。

提交的以下几点意见不影响日本政府在会议上采取的任何最后立场。

1. 第1条(a)项

第1条(a)项规定不太清楚，不知公约是否适用于有关货运的适用法律规则管辖的码头装卸人。考虑到公约的目的是填补现有运输责任制度的空缺，所以不宜允许码头装卸人豁免于公约管辖范围之外，仅仅在提单上加上一则条款，就可把向承运人提供的保护同样提供给码头装卸人。

第1条(a)项第二句“……对……负责时”的前面可加上“作为承运人或多式联运经营人”等词语，这样即可消除这种不明确的情况。

2. 第4条(a)项

根据第4条第(1)款规定，经营人应根据客户要求签署单据或出具一份签署的单据。我们感到关切的是对客户的要求并没有时间限制。根据第4条第1款目前的规定，甚至在客户对其提出起诉之后仍可要求经营人签署或出具单据。应对客户要求单据的权利规定一段合理长度的时间限制。

3. 第10条第(1)款

在贸易法委员会第二十二届会议上，曾有一项谅解，应将经营人根据第10条第(1)款规定而享有的扣留货物权利的时限加以延长，以补偿在其责任期终点后开销的费用和支付的债款。应使此条款与这项谅解一致起来。

4. 第11条第(2)款

第11条第(2)款规定中的“最终收货人”一词需要加以澄清，为应使之与国际贸易惯例工作组第十一届会议的理解一致起来，即该词系指有权检查货物者(A/CN.9/298, 第69段)。可在“最终收货人”一词之前加上“有权检查货物的”等字样，从而解决这个问题。

在这方面，还应进一步考虑最终收货人拒绝提货的情况。

5. 第21条

第21条本身未对“声明”的含义下定义。如果系指第19条规定的声明，那么就应将第20条与第21条的先后次序掉换过来，并将目前第21条第(1)款中的“本公约”等字样改为“第19条”。

菲律宾

[原文：英文]

菲律宾港务当局对国际贸易运输港站 经营人赔偿责任公约草案的意见

根据菲律宾港务当局《第13-77号行政令》和《第10-81号行政令》的规定（这两项行政令分别题为“菲律宾港务当局港务总则”和“关于管理和经营办货服务的所有合同/许可证的一般条件”），现提出我们对此事的意见和建议如下：

1. 第5条第(3)款明确指出，向有权提货的人交货迟延，是指经营人未能在明确协议的时间内，或在无这种协议的情况下，未能在收到该人所提交货要求后的一段合理时间内，将货物交付给该人或交由该人处理。此款应具体规定准确或确定的一段时间。比如说自收到此项要求后十五(15)天内。

2. 关于第5条第(4)款和第11条第(5)款及第(2)款，菲律宾港务当局的条例规定，货主或其正式授权的代表出示提货许可证后一小时之内，承运人即应开始交货。否则承运人应按要求提供表明货物短缺、损坏或灭失的证明。关于灭失或未交货的证明，应自最后一包货物交付货主之日起三十(30)天内提出要求。而关于未交货证明的签发，则应在收到书面要求后的十五(15)天内开出。承运人方面不按照要求行事亦算作证明已被开出。此后，有权提出索赔要求者应自承运人开出未交货证明之日起十五(15)天内提出正式要求，同时递上提单、单据、经过证明的包装清单等必要的副本，以及关于赔偿损失的计算结果。

3. 关于第6条第(1)款和第(2)款规定的赔偿责任限度，菲律宾港务当局的规定，经营人应按每包货物的实际发票价值负责赔偿货物的灭失、损坏或未交货，但在任何情况下，每包货物的赔偿额不超出3500比索，除非与申报的提单价值一起另外以书面形式标明了货物进口的价值，并且有经过证明的包装清单作为凭证。

公约草案旨在得到国际上接受的其他款项规定，与关于灭失和损坏情况索赔和赔偿责任方面的本国条例完全一致，不同之处只是菲律宾港务当局的某些程序和上述赔偿限额是以比索加以表示的。

由于公约旨在就国际贸易中运输港站经营人的赔偿责任规定一套国际统一规则。所以如能告知将于1991年4月2日至19日在维也纳召开的贸易法委员会全权代表会议的最终结果，本当局将不胜感激。必要时可考虑修订有关的本国条例，以便与最后通过的草案一致起来。

美利坚合众国

[原文：英文]

国际贸易法委员会1989年5月核准了《国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案》（联合国文件A/CONF.152/5, 1990年3月13日），美国同意以此作为1991年4月在维也纳举行的联合国国际贸易运输港站经营人赔偿责任会议工作的适当出发点。但是，对于公约草案，美国有以下意见，包括对《公约》提出某些实质性修改，美国认为这些修改（划线部分）应予通过，同时还提出措辞上的一些改进意见，交由会议审议：

第1条：定义

1. “货物”的定义：美国对第1条(b)项的解释是，存放在空箱货场的空集装箱不受《公约》的管辖。《运输港站经营人赔偿责任公约》涉及的是对货物进行与运输有关的服务；在《公约》范围内，仅包括用于集装或包装货物的集装箱和包装物。《公约》本身或《公约》谈判记录应指明存放在空箱货场的空集装箱不受《公约》之管辖。

2. “书面”：《公约》草案的定义部分未对“书面”一词加以界定。《公约》中使用了该词，例如在第12条第(4)款中。如果能正式承认电传书面形式为可以接受的一种书面形式，那么就会使情况得到改善。这种承认最好可在第1条中规定如下：

“为本《公约》之目的，‘书面’包括电传书面”。

第4条：出具单据

美国坚信，单据要求需要有灵活性。预计单据通常是向港站经营人出示的承运人的提单：所以第4条第(1)款(a)项目前的措词是令人满意的。客户如能选择费用较少而快捷的文件编制方式，而若货物的性质或市场销售状况使客户有必要在货运的此阶段了解货物的状况和数量时，客户也可同时保留要求经营人按第4条第(1)款(b)项开具单据的权利，那么这样做对客户是有利的。在装卸作业过程中，要求码头装卸工说明货物的状况和数量是特别麻烦的（费用也是相当可观的）。

如果已有的条文中要增加另外一些要求，美国认为，应对此类增加的要求附上限定词语，比如“应视本国情况的需要”，以便仅限于对真正需要的国家增加进一步的要求。

另外的限定词语——“在合理检验方法可以查验的情况下”——是必要的，以便确保码头装卸工或港站经营人不致于开启密封的集装箱——这种开箱检查程序无疑会延误甚至危及货物的运输。

根据第4条第(4)款,“只要不同签署单据的当地国家的法律不一致”,经营人可以电子或任何机械方法进行签署。本款是根据《汉堡规则》类似的规定(第14条第(3)款)而来的,不过,美国赞同《联合国国际汇票和国际本票公约》的措词(第5条(k)项——“签字是指手书签字、影印或任何其他方式作出的相同认证;……”),这样措词旨在尽可能方便国际贸易。这条规定对是否需与当地法律相一致未加限定。

第6条:赔偿责任的限额

美国接受赔偿责任应有限额的原则。但是,美国认为,应适当顾及因通货膨胀而产生的货币缩水问题。由于世界性的通货膨胀,特别提款权的价值已经下降。货币基金组织的减缩指数从1979年的1升至1987年的1,4936(见货币基金组织《1988年国际金融统计》),减缩指数是以构成特别提款权篮内各货币的相对价值作为计算基础的。例如,《多式联运公约》的限额的实际值现已降至1980年原来价值的73%,在1987-1990年期间,这些限额的实际价值又进一步下降。因此,港站经营人公约中规定的赔偿责任限额应适当顾及其他公约规定的赔偿责任限额所出现的通货膨胀缩水问题。

美国认为,其他赔偿责任公约(例如《汉堡规则》)中使用的确定赔偿责任限额的方法不一定适用于《运输港站经营人赔偿责任公约》。港站经营人公约的主题不同于《汉堡规则》和其他赔偿责任公约的主题。例如,港站经营人公约中没有航行过失的问题,而此问题在《汉堡规则》谈判中曾是一项重要的谈判筹码。

美国认为,参与国在确定赔偿责任限额时,应审查各有关问题,比如经营人办理的货物价值、与运输有关的服务费用、保险费用、因货物灭失或损坏或交货迟误而向经营人追究的平均赔偿额度、港站经营人的设施费用等;还应参照其他与运输有关的公约所确定的限额(见第24条第(4)款关于确定应否修改限额的标准。)

最后,赔偿责任的实际限度应取决于如何解决举证责任的问题,限额是否可以打破以及对赔偿责任的抗辩,因为赔偿责任限额只是港站经营人与其客户之间分担风险的几种方法之一。

第7条:[抗辩和赔偿责任限额]对非约定索赔的适用

第7条第(3)款规定,从受雇人、代理人或独立承包人取得的赔偿总额不得超过《公约》规定的赔偿责任限额。这就出现了一个问题,即受雇人、代理人 and 独立承包人是否应受经营人按第6条第(4)款规定同意增加赔偿责任限额的约束。美国认为,受雇人、代理人 and 独立承包人不应受到经营人约定同意增加赔偿责任限额的影响。因此,提议第7条第(3)款增加如下一句:

“此项总额不受经营人根据第6条第(4)款约定同意增加赔偿责任限额的影响。”

第10条：对货物的担保权

有时候，有些货物无人认领，占据了本可作其他用途的宝贵场地，从而使港站经营人受损。因此，美国建议新增加一款规定如下：

“(5)(一) 在港站经营人同意的货物保存期超过后，或(二)如未达成此种协议，在港站经营人向有权提货者发出货物已到的通知之日后，在()天之内尚无人前来认领货物，经营人即可认为其保管下的货物为无主货物。”

第12条：诉讼时效

为了与以上提议的第10条新增的第(5)款相一致，第12条第(2)款应作如下调整：

(2) 时效期限：

(a) 自经营人将货物的全部或部分交给有权提货人或将之置于其支配之日开始，或自经营人根据第10条第(5)款认为货物为无主货物之日开始，或”。

对第(2)款(b)项，提议保持原样。

第15条：国际运输公约

第15条提及“根据对本公约缔约国有约束力的关于国际货物运输的国际公约而可能产生的权利或义务”，所以第15条是令人满意的。美国认为，本条的正当目的是象贸易法委员会制定的其他公约类似条款的目的，旨在规定现有各公约业已述及的所有事项不在此新公约的适用范围之列，从而避免出现混乱、冲突和相互重复的条款规定。

但是，第15条中的限制性规定——“或根据该国使有关国际货物运输公约生效或源自该公约的任何法律”，就条约与单方面颁布的国内法之间的相对关系提出了根本性的问题。目前草拟的此项限制性规定可通过适用据称是部分源自某项其他多边或双边运输公约的国内法，而单方面更改本公约旨在求得统一的强制性规则。因此，美国建议删除上述的限制性规定。

第22条：生效

美国与其他许多国家的观点一样，认为本公约并非与《1978年汉堡规则》挂钩，所以不需要象《汉堡规则》一样要求有20个国家批准或加入才能生效。

在此，有必要适当考虑其他多边公约：《1924年海牙规则》未要求至少有多少个国家批准，所以1931年有四个国家批准时即告生效；《1968年维斯比修正案》要求有10个国家批准，结果于1977年生效；《1979年特别提款权议定书》要求有5个国家批准，结果于1984年生效。《1980年多式联运公约》要求有30个国家批准，现有尚未生效。因此，美国建议，如有5个国家批准或加入，本公约即可生效。

B. 政府间组织

国际劳工局（劳工局）

[原文：英文]

国际劳工局向联合国运输港站经营人赔偿责任会议执行秘书转达国际运输工人联合会（运输工联）的意见如下：

“运输工联代表各运输港站的劳动者，特别是公路运输工人、铁路工人和码头工人，对拟议公约的第7（2）条和第8（2）条的拟议措词表示严重关切。特别是我们强烈反对第7（2）条中列入“如能证明他是在受经营人雇请的范围行事”等词语。我们认为，经营人的雇员对发货人或收货人没有合同赔偿责任。雇员对其雇主负有义务，这些义务由有关的就业合同和有关的劳工法律加以规定。我们赞成经营人的受雇人或代理人的所有行动都在公约的赔偿责任限额范围内，这样最理想，我们认为，只要按上述建议的那样删除那段话，即可做到这一点。

我们肯定不能接受象拟议的措词那样，让雇员承担举证责任，证明他是在受雇范围内行事，而不是让提起诉讼者证明雇员不是在受雇范围内行事。

所以，出于同样的原因，我们赞成删除第8条第（2）款。此处所述的这类行为通常是由刑事法处理的。”

C. 非政府组织

国际集装箱出租商协会

[原文：英文]

国际集装箱出租商协会* 提交这些意见，支持第10条第（3）款对港站经营人

* 国际集装箱出租商协会是国际海运货物集装箱出租业的同业分会。集装箱四面和其他地方印有出租公司的大字标记。

出售权规定的限制，即港站经营人不能出售他对之行使扣押权的集装箱。根据第10条第(3)款，经营人有权出售他已行使扣押权的货物，但“为承运人或托运人以外的某方所拥有并印有货主明显标记的集装箱、货盘或类似的运输或包装物件”除外（但对某些修理或改善的情况可作为例外）。

集装箱出租商协会要求核准第10条第(3)款的条文。目前的案文是折衷的产物。集装箱出租商协会原来认为，经营人对租用的集装箱没有扣押的权利。在美国，对于经营人是否有扣押权不明确。在美国，仓库保管人（即经营人）可享有留置权，将财产交存给仓库保管人加以保管者可将财产按价值进行抵押。船运公司对租用的集装箱就没有这种权利。在欧洲一些司法制度中，似乎规定有扣押权，但没有出售权或只有在法院裁决后才有出售权。

折衷妥协的目的是鼓励占有集装箱的经营人与集装箱出租人进行协商。以集装箱换取付款对双方都有利。如经营人享有出售权就会打破这种平衡，不利于出租人，出租人没有责任把集装箱留给经营人。目前的案文在这方面达成了适当的平衡，对双方都有利，可起到促进作用。

文件A/CONF.152/7/Add.1 *

[原文：英文]

[1991年3月13日]

目录

	页 次
一. 导言.....	61
二. 意见和建议汇编.....	61
A. 政府.....	61
毛里求斯.....	61
墨西哥.....	61
摩洛哥.....	63
荷兰.....	63
波兰.....	66
瑞典.....	67
B. 政府间组织.....	71
非洲统一组织(非统组织).....	71
联合国环境规划署(环境署).....	71
C. 非政府组织.....	72
国际公路运输联盟.....	72

* 包含文件A/CONF.152/7/Add.1/Corr.1，发文日期：1991年3月20日。

一．导言

文件A/CONF.152/7的这份增编1汇编了自1990年12月18日至1991年3月6日所收到的各国政府和国际组织对《国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案》的意见和建议。在上述时间内，收到了下述政府和国际组织提出的意见和建议：

政府：毛里求斯、墨西哥、摩洛哥、荷兰、波兰和瑞典

政府间组织：非洲统一组织（非统组织）和联合国环境规划署（环境署）

非政府组织：国际公路运输联盟

二．意见和建议汇编

A. 政府

毛里求斯

[原文：英文]

公约草案只适用于与运输有关的服务，它并不改变有关国际货物运输的任何国际公约所产生的任何权利和义务。毛里求斯政府注意到，根据公约草案第5条，“被害人本身的过失”并没有被列明作为任何赔偿责任的抗辩（部分的或完全的抗辩）。

墨西哥

[原文：西班牙文]

墨西哥政府赞赏国际贸易法委员会为草拟公约草案而作出的努力。这一文件是国际贸易法委员会和其他国际机构在国际货物运输方面进行的工作所得出的必然结果。需要有一项国际公约对国际运输港站经营人的赔偿责任作出规定，因为有关运输的公约只涉及该活动的某些方面，而且，很明显，在运输的各个中间阶段，特别是在承运前和承运后，货物常常受到损坏或灭失。

第1条

似宜对“有权提货的人”规定一个定义。这一术语出现在第3、4、5和11条内。特别是，由于第4条还提到客户，我们必需知道这里说的客户是谁——装货人，承运人还是收货人？有权提货的人可以是承运人、另一经营人、收货人或持有提单的人。

还有必要审查一下“客户”的定义。

第4条

关于第(4)款，应该注意到，《汉堡规则》第14条第(3)款载有签署的定义。《多式联运公约》第5条第(3)款也有一类似定义。另一方面，《联合国国际汇票和国际本票公约》对签署持另一不同观点。

公约草案中采用的措词使非手书的签署取决于文件签署所在国的法律不存在冲突。这一规定条件与一致性不相符，会引起许多不确定性。无论如何，最好是允许作出保留。在谈判上述关于流通票据的公约时达成的一致性表明，这是不必要的。

在讨论上述公约时，开头的建议是采用类似于我们目前审议的公约草案所用的措词。有的人便设想提出保留。在草拟保留意见的过程中，对这一问题开展了广泛讨论，它成了“最有争议的问题”之一，因为在有关流通票据的法律问题上，签署的概念关系甚为重大。当时拟订的定义，对于大多数国家来说，要比类似于现有第4条的拟议案文更加令人满意。

建议：(一)消除围绕着签署概念（现有三种不同的定义）的不确定性；(二)采用《汇票和本票公约》中所载的定义，因为该定义比之以往的定义有若干优点。

无论如何，绝对需要去除非手书签署应不违背签署单据的国家的法律这一条件。如果认为必需保持该条件，最好附加一项保留。这样做，与其他公约和国际贸易惯例相比较，将是倒退了一步。

第6条

本条确定的赔偿责任限额与其他国际公约所定限额相比，似乎偏低，应考虑到例如《汉堡规则》第6条和《多式联运公约》第18条所定的限额。而且，经验表明，灭失和损坏常常是在本公约所包括的这几个阶段内发生。所有这些都说明，似宜提高赔偿责任限额，至少使其达到上述其他公约所规定的水平。

此外，值得注意的是，在引发赔偿责任的事件发生后直至支付赔偿，可能有相当长一段时间。因此，有理由规定（例如《国际汇票和国际本票公约》第70条，《国际货物销售合同公约》第78条）必须支付利息，还须补偿这段时间内由于汇率变动而引起的损失。否则，即使按照本国某项法律，受到损失的人可以要求此种补偿，但负赔偿责任的人也会争辩说，他的赔偿责任限额也包括利息和汇率损失在内。

关于参照经营人所收费用的总和来确定交货迟延的赔偿责任，这一限额实在低，因为经营人只是承受支付风险而已，别无其他。

本条提到经营人应收取的费用，这使人想到，经营人可能还会收取其他额外

费用，并没有计算在赔偿限额之内。 这个问题应重新加以研究。

第 10 条

墨西哥政府赞赏地注意到，在贸易法委员会第二十二届会议期间，显然已经采纳了这么一条标准：只有在货物所在国家的法律允许的情况下，才能出售货物。公约草案原先定出的标准是，如果经营人设立公司所在国的法律允许，即可出售货物，那样就会使本公约违背了我们的法律制度的基本原则，即不经过法庭方面听取货主的意见，不得出售货物。 同样法律制度的其他国家可能也会有同样的反对意见。

摩洛哥

[原文：法文]

1. 空中运输

公约草案第 1 条的定义和第 2 条所述的适用范围表明，它们的适用并不涉及作为承运人的国家航空运输公司。

实际上，从第 1 条(a) 项看，根据案文所确定的经营人的责任，经营人的地位并不包括根据有关货运的法律规则对货物负有责任的人。

由于国家航空运输公司在这方面的责任是由《华沙公约》管辖的，因此它不需服从本公约草案的规定。

2. 公路运输

关于公路运输，公约草案填补了由各种运输方式进行的运输之间的连接点上留下的一个法律空白。

本公约草案的重要性在于，它的适用范围涵盖了一个运输港站的经营人对于国际承运所涉货物所提供的各种服务（堆存、装货、卸货、积载等）。

荷兰

[原文：英文]

一般性意见

荷兰政府十分关切和赞赏地注意到所拟定的公约草案。 制定有关运输港站经营人赔偿责任的统一规则的主要原因是填补有关的国际运输公约对运输前后及运输过程中以及各个运输阶段在赔偿责任制度中留下的空白。 一方面，公约草案对于与货物有利益关系的人给予了适当的保护，另一方面，当承运人、多式联运经营人、货物转运人和类似实体在其对货物负有责任期间，如因港站经营人所引起的货物灭失或损坏而被追究责任时，使他们得以对运输港站经营人追究责任。

荷兰政府觉得，对于各类港站所使用的普遍条件，尚有改进的余地，但这能否通过订立统一的赔偿责任制度来实现，尚有怀疑，原因如下所述。

公约草案适用于处理国际海、空、陆和内河水道运输所涉货物的港站经营人。实际上，有多种多样的经营人，处理不同种类的货物，进行不同种类的服务。而且，经营人的技术水平，业务熟练程度各各不同，相差甚大。鉴于港站经营人进行服务中存在着这些不同的情况，荷兰政府不能确信，对于这些不同类别的港站经营人是否一定要实行同样的赔偿责任制度。例如，根据公约草案第5条规定，赔偿责任的依据是推定的过失或疏忽。经营人只有在他能够证明他本人、其受雇人、代理人或经营人为了履行与运输有关的服务而利用其服务的其他人，已采取一切合理措施来防止发生有关情事及其后果时，才得以免除其赔偿责任。这种颠倒举证责任的做法意味着，根据公约草案的规定，经营人根本不可能证明他是没有责任的。实际上，经营人处理大量的、各种各样的货物，根本不可能估计其状况和质量情况。经营人因此很难——如果不是不可能——证明他本人或其受雇人、代理人或利用其服务的其他人已采取一切合理措施来防止发生有关情事及其后果。还应注意到，经营人常常很难事先确定应采取何种措施，因为单据上有时并不充分表明每样货物的具体性质。而且，不可能要求经营人充分了解其所接收的所有货物的情况，以便对所有货物都能采取合宜的措施。每一类经营人都有自己的针对赔偿责任的条件，这些条件反映出其业务分支的具体情况。虽然荷兰政府相信，公约草案的统一规则对于港站经营人这个行业的某些分支意味着有所改进，但这并不意味着，一个矿石转运公司或下一个酪仓库的赔偿责任应增大到与鹿特丹的主要集装箱港口同样的程度。

因此，公约草案应留出一定的余地，让每个国家的立法当局根据每一分支的具体情况，灵活适用公约草案。荷兰政府在此提出下述提案：

“第 条

任何国家可在签署、批准、接受、同意或加入时宣布它将使本公约各项规则的适用只限于某些类别的港站经营人。”

这一条应插在第19条之后。

下面针对某些条文提出的意见并不是荷兰政府的确定看法或最后意见。本政府保留在定于1991年4月于维也纳召开的外交会议上对这些条文以及对其他条文进一步提出改动建议的权利。

第1条：定义

第1条(a)项

“但只要是根据适用的有关货运的法律规则对这些货物负责时，该人不应视

为经营人”这句话的意思不够清楚。这句话不应导致这种结果：某一承运人根据法律——例如根据《海牙——维斯比规则》——已免除了某一前后条款规定的赔偿责任，因而根据适用的法律规则对货物已不负责任，但按照港站经营人的赔偿责任规则，还得让他承担责任。

荷兰政府在此建议把该句子改换成下面一句话：

“但是，只要有关货运的法律规则对他不适用，该人不应视为经营人。”

第1条(c)项

统一规则适用于国际运输所涉的货物。应明确说明，这指的是在一项单一的承运合同中，其启运地和目的地位于两个不同国家的情况。目前的定义有可能意味着，在一个国家内，根据一项合同把货物从一个地点运至另一地点，然后存放，等待根据另一项合同将货物运至另一个国家，也受制于统一规则。

荷兰政府建议在(c)项中，在“确定”二字之前，增加“根据合同”字样。

第1条(d)项

应明确说明，“与运输有关的服务”是指对货物的有形处理，而不是例如针对货物的金融服务。实际上，经营人当前已经常常对某些货物运输服务提供资金。将来，这很容易会被解释为与运输有关的服务。因此，荷兰政府建议把与运输有关的服务的定义改为下述定义：

“(d) “与运输有关的服务”是指对货物进行有形处理的服务，例如堆存、仓储、装货、卸货、积载、平船、隔垫和绑扎。”

第5条：赔偿责任依据

公约草案并未载入关于间接损失赔偿的任何具体规定。贸易法委员会草拟公约草案的工作组认为应由各国的法律来决定，此种损失赔偿是否由本公约处理。荷兰政府相信，应明确说明，第5条并不包括间接损失赔偿。因此，我们建议在第5条最后增加新的第(5)款如下：

“(5) 索赔的总数额应参照按第3条规定交付了货物，或本应交付货物的当时当地此种货物的价值来计算。货物的价值应按该货物的交易所价格来确定，如无此种价格，则按当时的市场价格确定，如既无交易所价格又无市场价格，则参照同类货物同等数量的通常价值来确定。”

第8条：丧失享有赔偿责任限额的权利

在第8条内写入受雇人或代理人受到严重的反对。赔偿限额本来是不公平的，但人们认为，为了能够进行其业务，一个经营人必须能够估量所涉的风险，并针对此种风险购买保险。因此，应允许经营人提出申诉，限定其赔偿额度。如果突破了此种限额，经营人将处于难以预测的和不确定的境地。如果许许多多

多的情况都得超出限额，那么整个限额概念势必成为泡影，因为经营人仍须为赔偿的全额投保。在实际上，这往往意味着，一项货运有双重保险，因与货物有关的一方总是要对货物的整个运输运程购买运输保险。

风险的增大势必使为其赔偿责任投保的经营人的保险费也相应增大，这又必然会反映到他收取的费用之上。运输保险费也许会下降，但事实上这种情况很少发生，因运输保险人增加了追究赔偿责任保险人的权利并不会减少前者的费用。公约草案第8条规定，如果损坏系因经营人本人或其受雇人或代理人有意要造成损坏的某一行为或不行为而造成，或在明知会造成损坏的情况下，由于轻率行为而造成，则经营人无权享受赔偿责任限额。即使受雇人或代理人的行为超出了受雇工作的范围，这一点也适用。由于上述理由，荷兰政府认为，只能对某些特殊情况允许突破限额，以免消减了所定限额的意义。因此，只有经营人本人有意造成损坏或故意轻率从事的情况下才能突破限额。

对于第(1)款，荷兰政府建议删除其中“本人或其受雇人或代理人”这些字。

第22条：生效

制定关于运输港站经营人赔偿责任统一规则的主要原因是填补现有国防运输公约在赔偿责任制度方面留下的空白，因此本公约应在交存了第十五份批准书、接受书、核准书或加入文书之后开始生效。

波兰

[原文：英文]

1. 公约草案应明确确定它的目的。在联合国国际贸易法委员会第二十二届会议的工作报告(A/44/17)中只是间接提及公约的目的。

2. 对运输港站经营人及其赔偿责任的范围，应作出更确切的定义。

3. 为理解第6条第(1)款的含义，必须在案文中强调，本公约指的是铁路运输，或铁路和海洋或内陆水道的运输。

4. 第10条第(4)款。为避免对经营人关于出售货物的决定采取不必要的上诉行动，该款应确切地规定应作出何种以及多少次合理努力，将出售意向通知货主、将货物交给经营人的人和有权向经营人提取货物的人。

5. 第12条。我们认为，若考虑到第(2)款的案文，则第(3)款并无必要。

瑞典*

[原文: 英文]

一般性意见

1. 瑞典政府欢迎并愿意重申总体上支持国际合同惯例工作组和委员会在第二十二届会议上所开展的工作。 公约草案为在即将召开的外交会议上进一步谈判提供了坚实的基础,以期拟定运输港站经营人的赔偿责任制度,从而填补运输环节中的空白。 瑞典政府依然坚持原来的立场,即订立一项公约是使运输法在此领域实现统一的最恰当办法。

关于具体条款的意见

2. 瑞典政府谨提及上次于1988年11月30日递交的信中所发表的意见[……]。这些意见涉及公约草案第1、2、3、5、6条,载于为委员会第二十二届会议编写的各国政府和国际组织评论汇编中(A/CN.9/319)。 瑞典政府认为,现在不必重复上次的意见,但秘书处应以适当的方式确保这些意见编入联合国国际贸易运输港站经营人赔偿责任会议的会前文件中。

[瑞典政府提交联合国国际贸易法委员会第二十二届会议的意见,曾刊于题为“各国政府和国际组织对国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案的评论汇编”的文件中(A/CN.9/319),现转载于后,紧接在瑞典政府提交本届联合国会议的意见第9段之后。]

3. 不过,作为上次意见的补充,并根据第二十二届会议的讨论情况,瑞典政府愿补充如下一些意见,供会议考虑。

第6条:赔偿责任限额

4. 目前的公约草案没有任何规则规定经营人有义务对其根据公约所承担的赔偿责任办理保险。 瑞典政府上次曾就公约中的这一缺漏表示关切。

5. 另外,如果港站发生重大事故,经营人可能须负有赔偿责任,有权或无权对每项索赔要求限定赔偿额度。 对于因这种重大事故而可能引起的索赔总额,公约草案中没有规定任何上限。

6. 在许多主要的国际贸易运输港站中,在同一时间仓储货物或以其他方式办理的货物数量极大。 货物的价值巨大,很可能没有实际方法可以确定某一任何时间所经办的货物总值。

7. 瑞典保险业代表曾指出,有强烈理由怀疑赔偿责任保险市场是否有能力

* 本文提交的意见不应视为已详尽无遗。 瑞典政府保留在四月外交会议上提出进一步意见或建议的权利。

开办这种无限额赔偿责任的保险业务。至少可以认为，保险业基本上没有兴趣为这种赔偿责任提供保险，因为此领域涉及巨大的风险和许多不确定的因素，如果真的开办此种业务，那么保险费将会很高，或甚至令人望而生畏。经营人可能根本不可能以保险方式为其赔偿责任投保，无论其是否愿意这样做。如果这些担心确实是对的，那么所建议的制度的价值则十分有限。

8. 鉴于上述情况，会议似有充分理由认真考虑是否有须补充现有的第6条，对经营人的赔偿责任定出最大限额（“总额”），即使发生灾难性的事故，也不能超过此上限。

第10条：货物留置权

9. 第二十二届会议提出了一项建议，瑞典政府表示支持，即应扩大经营人扣留货物的权利范围，不反应包括在其对货物负责期间所承担的费用和应付款项，而且还应包括其责任期满后所承担的费用和应付款项（参见第3条）。例如，在收货人提货期过后日积月累的仓储费。这项建议被委员会采纳并转交起草小组（参见第二十二届会议工作报告，第126段）。但是，起草小组忽略了这项决定，没有将它反映在目前的公约草案中。瑞典政府重申支持这项建议，提议第10条第(1)款草案作相应的变动。

[瑞典在联合国国际贸易法委员会第二十二届会议上(1989年5月16日至6月2日，维也纳)发表了以下意见，刊登在题为“各国政府和国际组织对国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案的评论汇编”文件中(A/CN.9/319)，现在应瑞典要求，特此转载如下(见上文：瑞典提交联合国会议的意见第2段)。]

一般性评述

瑞典政府对国际合同惯例工作组开展的工作表示欢迎。公约草案构成了进一步谈判的坚实基础，以期拟定出运输港站经营人的赔偿责任制度。

瑞典政府认识到——并且愿意强调指出——公约草案是不同意见之间和各种不同法律制度之间的妥协。因此，为解决不同问题而选用的解决办法，并不一定代表瑞典政府原有第一选择的立场。

但是也必须看到，建立运输法的这一领域中的赔偿责任制度并填补运输环节中的现有空白，确实事关重大；所以草案又基本上是可以接受的。

关于拟议制度的形式，工作组提议搞成公约。但在以前的工作组谈判中，也曾考虑过采用示范法形式的问题。

当在这两种选择之间作出决定的时候，一个重要的因素就是《汉堡规则》和《多式联运公约》（在很大程度上，这两者已作为拟议的公约的范本）都尚未生

效。但是，这并不是作出选择的决定因素。最重要的是要看其能否使运输法的这一领域实现尽可能的统一。

对瑞典政府来说，将有关赔偿责任制度以公约的形式规定下来是可以接受的。对于不准备接受这种办法及公约的国际约束性的国家来说，拟议的公约也可作为其国内立法的范本。这类国家可以日后再决定是否批准此项公约。这样也可以是实现统一的一种办法。

在发表上述一般性意见之后，瑞典政府愿就拟议的一些公约条款发表一些意见，同时牢记，如上文所述，这些条款是对各种不无充分理由的解决办法加以折中的产物。

关于具体条款的意见

第1条

(a) 判断何人为运输港站经营人的一个标准是他负责“接管”货物……等等。应明确“接管”一词的含义，以便明白无误地说明在何种情况下适用赔偿责任制度。例如，要使规则适用，究竟是要求经营人就货物收讫一事采取什么行动，还是只需将货物停放码头而等待关于其目的地的进一步指示即可呢？

(b) “货物”的定义有些地方不十分明确。例如，定义是否包括活的动物和家俱搬运（参照：《国际货物公路运输合同公约》第1条第4款）？看来这方面需作一些说明。

(e)(f) 这两款定义排除了根据公约的一些条款草案提出口头通知或请求的可能性。瑞典政府不赞成这种排除的办法。此事最好交由有关方面按照良好商业实践去确定应使用的适当通知形式，以保护他们的利益。如要求规定具体形式，就会进一步在这些法律制度内造成混乱——瑞典的法律制度就是其中之一——因为这些法律制度规定由法院来决定证人所提交的证据的价值，无论是书面的，还是口头的。

第2条

规则只适用于涉及国际运输的货物。可以说，从逻辑上看，这并不是最好的解决办法。随着目的地的不同，对港站上的同一种货物可以适用不同的规则。这就会造成混乱，并会出现办理“国内货物”不象运往国外货物那样仔细小心的结果。不过，瑞典政府并不反对拟议中的解决办法。

第3条

关于“接管”二字的使用问题，人们可以提出与第1条相同的争议。

当经营人向有权提货的人交付或“提供”货物时，经营人对货物的责任期限即告终止。从客户的观点来看，这项规则似乎非常严格。它意味着，如果在商定的期限内提货时间延迟，经营人无须照看货物，而且对货物概不负责。其实，下述提法也不无道理，即除非经营人已通知收货人并催其提货，否则不应允许经营人终止其责任。如果目前规定的理由是为了避免把港站用于长期储存，当然还可以通过提高仓储费来对付这种做法。

第5条

第(1)款“……经营人应对货物灭失或损坏所造成的灭失……负赔偿责任”中的“灭失”二字很容易而且也已经被解释为包括灾后灭失。在这种情况下，据指出，这会使经营人赔偿责任的范围不够明确。不过，工作组可能认为，在具体情况下，索赔者是否可获得对灾后灭失的赔偿，这将取决于适用法律制度的规则规定。由于这一措词有些令人产生疑虑，所以本款值得进一步审议。

第6条

瑞典政府可以支持第(1)款中运用的办法，即按公斤规定赔偿限额，而不是另外也可按照件数或运输单位来计算。关于赞成这种解决办法的论据，瑞典政府谨提及工作组在维也纳召开的第十届会议的报告中所载的结论(A/CN.9/287,第34段)。

就目前而言，瑞典政府谨对具体的限额数量保留其立场。不过，应该强调，应按照运输法领域里的其他限额量来调整此限额，以便经营人和承运人之间可以在背对背的基础上提出追索诉讼。

另外，似宜指出，关于限额的最后决定将尤其取决于委员会将要拟定的保留条款(参阅工作组第十一届会议报告A/CN.9/298,第45段和第96段)。

结束语

瑞典政府认为，如果公约草案规则规定经营人有义务以保险方式承担其赔偿责任，那就最好不过了。但是，提倡这种义务的建议在工作组未得到多数赞同。遗憾的是，如果经营人最后缺乏财政手段满足对其本人提出的索赔要求，那么赔偿责任制度的意义就要打折扣了。

B. 政府间组织

非洲统一组织（非统组织）

[原文：法文]

1. 第5条第3款含有一些含义不明确的词语，可能要引起争议或在执行中发生问题。例如，最好不使用“在一段合理时间内”这一词语，而是像其他条文那样，规定多少天之内的一段时间。

2. 第18条第3款规定：“本公约自开放供签字之日起开放给所有非签字国加入”。

我们建议对这一案文稍加改动，使之改为：“本公约自生效之日起开放供所有非签字国加入”。

联合国环境规划署

[原文：英文]

1. 国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案中涉及的赔偿责任范围不同于环境署根据1989年3月巴塞尔会议第3号决议目前草拟之中的赔偿责任议定书。公约草案涉及的是对货物灭失或货物损球或延误处理货物的赔偿责任，而目前正由环境署一个特设工作组草拟的议定书条文草案并涉及对货物（危险废料）或延误处理货物的赔偿责任：它涉及的是由于此种废料的危险后果，例如生命、伤害、环境、财产所受损害的赔偿。

2. 由于这两项法律文书涉及的范围不同，追究赔偿责任的途径也不同。就公约草案而言，赔偿责任是追究到经营人身上（按第1条规定）。另一方面，在环境署目前考虑的议定书条文草案中，赔偿责任是追究到制造者身上，而根据巴塞尔公约规定经正式授权接收废料的处署人则可能要负剩余责任。

3. 由于赔偿责任的范围和追究途径不同，这两项法律文书在这些规定的基础上草拟出的其他条款也完全两样。在这种情况下，该公约草案和巴塞尔公约议定书的内容草案并没有相互冲突之处，也并不相互重叠。

4. 但是，公约草案第9条关于危险货物的特殊规则中规定的义务，应注意到巴塞尔公约中规定的有关义务。

5. 公约草案的第9条允许经营人对没有按照任何法律或条例进行刷唛头、贴标签、包装或提供单证的情况下，甚至在经营人并不知悉他所处理的货物的性质的情况下，有权处理危险货物。由于缺乏此种信息，即经营人对货物的性质一无所知，公约草案第9条(a)项即允许经营人采取一切必要的预防措施，包括

在危害环境时销毁货物。

6. 在此情况下, 公约草案的第9条看来并不符合巴塞尔公约第4条第(7)款的规定, 该条款案文如下:

“此外, 各缔约国还应:

- (a) 禁止在其国家管辖下所有的人从事危险废物或其他废物的运输或处置工作, 但得到授权或许可从事这类工作的人不在此限;
- (b) 规定涉及越境转移的危险废物和其他废物须按照有关包装、标签和运输方面普遍接受和承认的国际规则 and 标准进行包装、标签和运输, 并应适当计及国际上公认的有关惯例;
- (c) 规定在危险废物和其他废物的越境转移中, 从越境转移起点至处置地点皆须随附一份转移文件。”

C. 非政府组织

国际公路运输联盟

[原文: 法文]

序言

“缔约各方确认定以统一方式规定国际货物运输港站经营人的权利和义务, 特别是对于所签发的单据及其赔偿责任, 兹协议如下:”

第1条 定义

(a) “于其控制下的某一区域或在其有权出入或使用的某一区域内”这样的措词是否可以不要, 而对“港站”一词下一个定义: “货物置于经营人负责处理的地方”更好?

新增(b) “人”既指自然人也指法人。

(b) 把“运输器具”改为“运输工具”。

第2条 适用范围

(b) 和(c) 加上: “由经营人进行的”。

(3) 删除。

第3条

经营人从其接管货物之时起至交出货物的之时止应对国际运输的货物负责。

第4条 出具单据

(1) 经营人应出具一份确认收到货物的单据，因为他须道德鉴定货物（本国来源或国际来源）并检查其状况。不应允许免除出具此种单据（第4条第2款），以免随后发生争执。

(a) 未经经营人清点检查！

(2) 法文本把“moyen de transport”改为“mode de transport”。

第5条 赔偿责任依据

(1) “经营人应对从其接管货物之时起至其交出货物之时止所发生的全部或部分灭失或损坏，以及对交货的迟延，负赔偿责任。如果他证明他本人、他的雇用人、代理人或该经营人为履行与运输有关的服务而利用其服务的其他人，已采取一切合理措施来避免发生损害，则可解除此种赔偿责任。”

(2) “如果并未采取第(1)款所述的措施而此种过失……。”

(3) “如经营人未在所协议的时间内交付货物，或者，如无此种协议，在接到交付货物请求后30天内，未交付货物，则为发生迟延。”

(4) “如经营人在协议商定的日期起30天终了时未交付货物，或者，如无此种协议，在接到交付货物的请求起30天内未交付货物，则该货物作为灭失处理。”

第6条 赔偿责任限额

在货物发生灭失或损坏时，不应按视涉及一种或另一种运输方式而规定不同的赔偿责任限额的办法来计算赔偿，这会导致不平等的法律处理，而应根据经营人接管货物之时该货物的价值来计算赔偿。

货物的价值应按当时的交易所价格来确定，如无此种价格，则按市场的时价确定，如既无交易所价格，又无市场时价，则按同类和同等质量的货物的标准价格来确定。无论何种情况，经营人应支付的赔偿不应低于或高于适用时客户应付给其委托人的赔偿数额。

如现有的公约草案案文保持不变，则有理由为了公平起见，还要考虑到以猪驮式运输或由滚装船运输的货物。

建议增加下面一段：

(c) “如货物来自其中涉及猪驮式运输或滚装船的运输，则经营人根据第5条规定对货物灭失或损坏而引起的赔偿责任以不超过承运人应付给客户的数额为限。”

第10条 对货物的留置权

第10条使经营人得到货物担保的同时，并未要求经营人相应地向承运人提供其赔偿责任担保。

是否应增加一个新条文，列入一项由经营人提供保证或强制保险的办法，类似于1989年10月10日通过的《由公路、铁路和内河航运船只运输危险货物期间引起的损失赔偿责任公约》第13条中所载的办法？

第12条 诉讼时效

删除第12条第(4)款。

文件A/CONF.152/7/Add.2

[原文：英文]

[1991年3月27日]

目录

	页 次
一 . 导言	74
二 . 意见和建议汇编	75
A. 政府	75
阿富汗	75
中国	75
B. 非政府组织	76
国际海事委员会执行理事会	76

一 . 导言

本文件A/CONF.152/7/Add.2载列了1991年3月6日至3月22日收到的一些政府和国际组织对《国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案》所提出的意见和建议。在此期间，收到以下两国政府和一个国际组织提供的意见和建议：

政府：阿富汗、中国

非政府组织：国际海事委员会执行理事会

二. 意见和建议汇编

A. 政府

阿富汗

[原文：英文]

阿富汗政府当局经认真研究公约草案后，谨提出以下意见。众所周知，阿富汗是一个内陆国，同时又是最不发达国家之一，过境权和水道航行权对内陆国家具有头等重要意义。联合国大会过去二十年来就内陆国家过境措施所通过的许多决议就是这方面最好的证明。

考虑到联合国大会各项有关决议和关于最不发达国家和内陆国家的巴黎会议精神，阿富汗共和国提议对拟在维也纳会议期间讨论的公约草案作如下补充：

阿富汗共和国希望对通过国际运输港站往来的内陆国进出口给予某种照顾，并规定国际运输港站的其他经营人有义务给内陆国进出口以优惠待遇。这将有助于内陆国家避免目前在这方面遇到的困难。

中国

[原文：中文]

中国政府赞赏联合国国际贸易法委员会在制订国际运输港站经营人赔偿责任方面的统一规则所做的努力和取得的进展。

我们认为制定该公约是必要的和可行的，有利于统一各国和地区在这方面的法律与习惯作法，填补目前有关国际公约留下的空白；同时该公约所规定的港站经营人的权利、义务基本上是可行的。

我们认为该公约草案，可以作为即将在维也纳召开的外交会议讨论的基础。

我国政府届时将派代表团出席会议，并为该公约草案的完成与通过继续做出努力。

除上述一般评论外，中国对草案中某些条款提出如下意见：

一、《公约》草案题目：

建议把现标题改为《国际货物运输港站经营人赔偿责任公约》。

理由：

1、“国际货物运输”比“国际贸易运输”有着更广泛的含义，有利于本公约运用于非贸易性货物的运输（如：援助物资、赠品、展品、使馆物资等的运输）。而且在第二十二届贸法会议上，在讨论本公约草案第一条时，绝大多数国家认为

本公约中的“货物”包括上述物资。

2、修改后的标题将更符合本公约的宗旨，即：弥补国际运输公约的空白——有关货物运输的赔偿责任办法多数已采用公约的形式，因此以一项公约的形式来填补那些公约留下的空白是十分适当的。

二、序言部分应明确立法宗旨，其内容至少包括：

(1) 新的国际经济秩序；

(2) 平等互利原则；

(3) 促进法律的统一。

具体行文可参考《联合国国际货物销售合同公约》的序言部分。

三、第4条(1)(a)项中加上：

“并且在合理检验方可查验的情况下，说明货物的状况和数量”。或者，把这一段从(b)中提出来，变为对(a)和(b)两款共同用语。

理由：因为(a)款中也存在着与(b)中同样需要确定的问题。虽然(a)款中是客户出具的单据，一旦经营人签署，意味着他承认了单据中的内容，亦负有一定责任。

四、第九条(a)款中加上：

“和补救措施”，该款将修改成“采取一切必要的预防和补救措施”。

理由：在考虑经营人处理危险货物所涉及的责任、权利和利益时，不能仅仅想到他所采取的预防措施（尽管这点很重要），而应想到他所采取的全部措施，包括在危险实际发生后所采取的补救措施，为使经营人能够更有效地控制或减少危险品本身和其他货物造成的损失，经营人亦应该有权对已经发生的危险加以排除并得到由此造成损失的合理赔偿。

B. 非政府组织

国际海事委员会执行理事会

[原文：英文]

1、一般性评述

从CMI Doc.1975II（第94-114页）中可以看出，国际海事委员会很早就注意到这个项目，在该文集中，兰勃格教授向国际海事委员会提出了此事项（“海运港站赔偿责任——一些初步想法”）。从统法社为研究此事项而设立的工作组所提交的报告来看，虽然国际海事委员会希望的是示范规则而不是强制性的国际

1 见《大会正式记录，第四十四届会议，补编第17号》（A/44/17），第二章，C节。

公约，但国际海事委员会认为，只要对目前草案第13条加以修订，对偏离《公约》规定的合同条款作出重要的限制，那么公约也可作为示范规则以外的一个可行的选择办法（见下文）。

2、公约的适用性

事先评估某项强制性国际公约是否将会取得成功往往是很困难的。毋庸赘言，让各国批准强制性公约比批准非强制性公约要困难得多。货物运输方面的国际公约之所以取得成功，是因为在货物从一国运往另一国时，人们难以预见会发生什么情况，因而也难以估价有关风险的分担。这就使实现法律统一这一目标显得更为重要了。但是，本《公约》所涉及的却是国内活动，因此，制定一项国际文件的积极性就没有那么明显了。此外，还有必要区分《公约》在与仓储和辅助服务方面应适用的国内活动与同一领域内《公约》所不应适用的其他国内活动。因此，这就产生了应适当限制《公约》适用范围的一些特殊问题。这些问题如果得不到完满解决，是很难确保《公约》的成功。

国际海事委员会认为，目前为说明“国际因素”——有了“国际因素”，强制性规则便可付诸实施——而采用的办法并不能令人满意。如果经营人根本不涉及运输，而只是涉及这类运输之前或之后的货物仓储和处理，那就并不一定总是可以将货物“标”为“国际运输货物”的（第2.1条）。而且统法社已清楚地指出了这一点。这也表明为什么示范规则比强制性国际公约更为可取，为了确保正确适用《公约》，需要采用另外一种办法，而不提及“国际运输的货物”。应该指出，在运输开始前和发货国经营人的服务结束之前，货物并不“涉及”任何这类运输。

在进口货物方面不会出现这样的困难，因为至少可以看出进口货物是经过国际运输的。但是在出口货物方面则会出现明显的困难，因为在订立服务合同时，运输港站经营人往往根本不知道货物的目的地。另外，在进口货物方面，如果进口后由经营人掌管货物并等待究竟是接着进行国内仓储还是继续运输的指示，那么“国际因素”就会逐渐消失。因此，国际海事委员会建议修改第13条，以便只有当经营人就有关合同选择适用《公约》时，《公约》的规定才具有强制性约束力。国际海事委员会认为，这种办法可加强《公约》今后的成功性，从而更好地促进法律统一，比那种要靠诸如“涉及国际运输”之类模糊不清的标准来确定其强制适用性情况的公约要好得多。

3、单证和电子数据交换

预计在运输和仓储领域内，单证做法将很快会为电子数据交换通知所取代（例如参见经修订的《1990年国际贸易用语解释通则》）。为了考虑到这种情

况，仅仅规定单据或单据上的签署可“以任何形式”签发(第4.3条)或“以……电子方式为之”(第4.4条)是不够的。第4条应规定单据可由同等的电子数据交换通知取代(参见《1990年国际贸易用语解释通则》第A8条)。

4、丧失享有赔偿责任限额的权利(第8条)

在起草《公约》条款时，压倒一切的目标是使之与管束任何之前或之后的货物运输的国际公约相一致。这将使索赔者便于事先评估其风险，并可简化承运人对运输港站经营人提出的追索诉讼。但是，在这方面，对于海上和多种方式联运货物运输的管理原则来说，第8条构成了一项重要的因而也是不能接受的例外情况。根据《1978年汉堡规则》和《1980年多式联运公约》，除非应受指责的行为可归咎于公司管理一级的某人，否则承运人并不丧失其享有赔偿责任限额的权利。因此，第8条草案有必要删去“经营人本人”之后所加上的“或其受雇人或代理人”等语。

据国际海事委员会了解在这方面，第8条是抄写《国际陆运货物公约》关于国际公路运输的原则。但在这类运输方面，承运人通常本身就是运输站的经营人，因此，实际上《公约》将主要涉及海运和多式联运的货物。为此原因，国际海事委员会认为，应使这项重要的条款与《汉堡规则》和《多式联运公约》中相应的规则一致起来。

国际海事委员会对迄今所完成的重要工作表示满意，并希望《公约》将会按照上述建议的形式来体现，从而促进这一重要领域的法律的更好的统一。

E. 第一委员会的报告

文件A/CONF.152/9

[原文：英文]

[1991年4月18日]

一. 导言

A. 提交报告

1. 联合国国际贸易运输港站经营人赔偿责任会议第3次全体会议委托第一委员会审议《国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案》(A/CONF.152/5)第1至第16条和第20条。

2. 本文为会议第一委员会审议委托给它的各条草案以及审议期间向第一委

员会提出的其他提案的报告。

B. 选举主席团成员

3. 会议在其1991年4月3日第3次全体会议上一致选举 Jean Paul Beraudo 先生(法国)为第一委员会主席。1991年4月5日,第一委员会第6次会议选举 Mahmoud Soliman 先生(埃及)为第一委员会副主席, Abbas Safarian Nematabad 先生(伊朗伊斯兰共和国)为报告员。

C. 会议、工作安排和本报告的结构

(一) 会议

4. 第一委员会从1991年4月3日至1991年4月16日举行了共18次会议。

(二) 工作安排

5. 第一委员会在其1991年4月3日第1次会议上通过了A/CONF.152/C.1/L.1 所载的临时议程作为其议程。

6. 第一委员会的工作主要是逐一讨论它所收到的各条草案和会议期间各位代表提交的针对这些条款草案的修正案。条款草案是按以下顺序审议的:第1条、第3条、第4条、第5条、第6条、第7条、第8条、第9条、第10条、第11条、第12条、第15条、第16条、第2条、第13条、第14条和第20条。每一条文和修正案经第一委员会初步审议并就这些修正案作出决定之后,转交起草委员会。

(三) 本报告的结构

7. 本报告按照下列安排介绍第一委员会就它收到的每一条文所进行的工作:

(a) 联合国国际贸易法委员会(贸易法委员会)拟订的每一条草案案文;

(b) 修正案案文以及概述对它们作出的处理;

(c) 第一委员会的议事录,下分:

(一) 会议

(二) 每一条文的审议情况。

二. 第一委员会审议国际贸易运输港站经营人赔偿责任 公约草案的情况

第1条

A. 贸易法委员会的案文

8. 联合国国际贸易法委员会拟订的案文如下：

“第1条

“定义

“在本公约中，

“(a) “运输港站经营人”（下称“经营人”）是指在其业务过程中，于其控制下的某一区域内或在其有权出入或使用的某一区域内，负责接管国际运输的货物，以便对这些货物从事或安排进行与运输有关的服务的人。但是，根据适用于货运的法律规则对这些货物负责的人，不应视为经营人；

“(b) 在货物组装于集装箱、货盘或类似的运输器具中时或经包装时，“货物”包括这类运输器具或包装，只要其不是由经营人所提供；

“(c) “国际运输”是指在经营人接管货物时确定其启运地和目的地位于两个不同国家的任何货物运输；

“(d) “与运输有关的服务”包括诸如堆存、仓储、装货、卸货、积载、平舱、隔垫和绑扎等服务；

“(e) “通知”是指提出的一项通知，其所用形式应提供其中所载资料的记录；

“(f) “请求”是指作出的一项请求，其所用形式应提供其中所载资料的记录。”

B. 修正案

9. 对第1条提出修正案的有：德国(A/CONF.152/C.1/L.6)、日本(A/CONF.152/C.1/L.19)、荷兰(A/CONF.152/C.1/L.23)、美利坚合众国(A/CONF.152/C.1/L.4; A/CONF.152/C.1/L.5)、比利时(A/CONF.152/C.1/L.29; A/CONF.152/C.1/L.61)、瑞典(A/CONF.152/C.1/L.28)、大不列颠及北爱尔兰联合王国(A/CONF.152/C.1/L.37)、特设工作组(A/CONF.152/C.1/L.44/Rev.1)和澳大利亚(A/CONF.

152/C.1/L.56/Rev.1)。

10. 这些修正案的内容如下：

(a) 项

(a) 德国(A/CONF.152/C.1/L.6, 第1段)：

(a) 项第一句重新措辞如下：

“‘经营人’是指在其业务过程中，于其控制下的某一区域内或在其有权出入或使用的某一区域内，负责接管或处理国际运输的货物，以便对这些货物从事或安排进行与运输有关的服务的人。”

[撤回：见下文，第12段。]

(b) 日本(A/CONF.152/C.1/L.19)：

(a) 项第二句重新措辞如下：

“但是，凡作为承运人或多式运输经营人根据适用的有关货运的法律规则对这些货物负责时，该人不应视为经营人；”

[被否决：见下文，第14段；重新提交后又被否决：见下文，第17段。]

(c) 荷兰(A/CONF.152/C.1/L.23)：

将(a) 项第二句改为：

“但是，凡涉及货运的法律规则可以对其适用者，该人不应视为经营人。”

[撤回：见下文，第15段。]

(d) 德国(A/CONF.152/C.1/L.6, 第2段)：

(a) 项第二句重新措辞如下：

“但只要是根据适用的有关运输或转运的法律规则对这些货物负责时，该人不应视为经营人。”

[撤回：见下文，第15段。]

(e) 比利时(A/CONF.152/C.1/L.29)：

(a) 项第一句修正如下：

“运输港站经营人（下称‘经营人’）是指在其业务过程中，于其控制下的某一区域内或在其有权出入或使用以便能对货物进行有效控制的某一区域内，负责接管国际运输的货物，以便对这些货物从事或安排进行与运输有关的服务的人。”

[未经第一委员会审议：见下文，第16段。]

(f) 比利时(A/CONF.152/C.1/L.61)：

将第1条(a) 项中“于其控制下或在其有权出入或使用的某一区域内”一语改为“在其有可能行使有效控制的某一区域内”。

[撤回：见下文，第17段。]

(b) 项

美利坚合众国(A/CONF.152/C.1/L.4) :

增添(b) 项的字样使该项为 :

“在货物组装于集装箱、货盘或类似的运输器具中时或经包装时, “货物” 包括这类运输器具或包装, 只要其不是由经营人所提供; 空集装箱存放场上的空集装箱不称为货物; ”

[撤回 : 见下文, 第18段。]

(c) 项

(一) 德国(A/CONF.152/C.1/L.6 , 第 3 段) :

(c) 项重新措辞如下 :

“ ‘国际运输’ 是指在经营人接管货物或接收货物以便处理时确定其启运地和目的地位于两个不同国家的任何货物运输; ”

[撤回 : 见下文, 第19段。]

(二) 荷兰(A/CONF.152/C.1/L.23) :

在“接管货物时” 之后, 插入“根据承运合同” 字样, 使(c) 项为 :

“ ‘国际运输是指在经营人接管货物时根据承运合同确定其启运地和目的地位于两个不同国家的任何货物运输; ”

[撤回 : 见下文, 第19段。]

新句子

德国(A/CONF.152/C.1/L.6 , 第 4 段) :

在第 1 条的适当位置增添一句如下 :

“如果货物附有经营人知悉的国际运输单证, 这类货物应视为国际运输货物; 如果货物附有经营人知悉的国内运输单证, 则这类货物不应视为国际运输货物。”

[经口头修正被否决 : 见下文, 第20段。]

(d) 项

荷兰(A/CONF.152/C.1/L.23) :

(d) 项改为 :

“(d) “与运输有关的服务” 指涉及对货物进行物体处理的服务, 例如堆存、仓储、装货、卸货、积载、平船、隔垫和绑扎。”

[被否决 : 见下文, 第21段。]

新项

(a) 美利坚合众国(A/CONF.152/C.1/L.5) :

第 1 条新增一项如下 :

“ ‘书写’ 包括电子技术的书写。”

[撤回：见下文，第23段。]

(b) 瑞典(A/CONF.152/C.1/L.28)：

第1条新增一项如下：

“‘承运人’是指履行或安排履行运输合同的人，包括其受雇人、代理人和他为履行运输合同而雇用的其他人员。”

[提交给特设工作组，见下文，第24段。]

(c) 特设工作组(A/CONF.152/C.1/L.44/Rev.1)：

第1条增加一新项如下：

“‘承运人’指依据一项涉及货物运输的国际公约或国家有关法律而作为承运人的人”。

[被否决：见下文，第25段。]

(d) 澳大利亚(A/CONF.152/C.1/L.56/Rev.1)：

第1条增加新的一项：

“‘承运人’系指依据一项有关货物运输的国际公约或依据一项执行该公约或[基于] [源自] 该公约而且与该公约相一致的国家法律而算是承运人的人，但并不是按照此种公约或国家法律而享有与承运人同样的各项有关权利和责任的非承运的中间人。”

[被否决：见下文，第25段。]

(e) 联合王国(A/CONF.152/C.1/L.37)：

第1条新增一项如下：

“‘人’指任何个人或合伙企业或任何公共的或私人的团体，无论其是否法人团体，包括一个国家或其所属的任何组成单位。”

[被否决：见下文，第26段。]

C. 第一委员会会议事录

(一) 会议

11. 第一委员会分别在其1991年4月3、4、6、8、10和12日的第1、2、3、5、7、11、15和16次会议上审议了第1条。

(二) 审议情况

(a) 项

12. 在第1次会议上，德国提议的修正案(A/CONF.152/C.1/L.6，第1段)被撤回。

13. 在第2次会议上，德国提出口头提案，修正(a)项第二句如下：

“但是，承运人不应视为经营人。”

14. 该提案以15票赞成，3票反对获得通过并转交起草委员会。该修正案的通过意味着否决了日本提议的修正案(A/CONF.152/C.1/L.19；又见下文第17段。)

15. 在第2次会议上，荷兰和德国提议的修正案（分别为A/CONF.152/C.1/L.23和A/CONF.152/C.1/L.6，第2段）被撤回。

16. 比利时提议的修正案(A/CONF.152/C.1/L.29)是在第一委员会通过了(a)项之后提出的，未获委员会审议，因为根据会议议事规则第33条，提议重新审议(a)项的动议在第3次会议上以16票赞成、12票反对和6票弃权，未获三分之二多数而被否决。

17. 在第15次会议上，一项要求重新审议(a)项的动议以16票赞成、6票反对和10票弃权获得通过。第16次会议在重新审议(a)项时，由比利时提议的修正案(A/CONF.152/C.1/L.61)以11票赞成、11票反对和6票弃权被否决；由日本提议的修正案(A/CONF.152/C.1/L.19)经重新提交后以8票赞成、8票反对和12票弃权被否决。会上有人提出一项口头提案，建议应将有关修正(a)项第二句的决定（见上文第13和第14段）撤销，而且应采用贸易法委员会的案文中第二句的措词，即“但是，根据适用于货运的法律规则对这些货物负责的人，不应视为经营人”。该项建议以12票赞成、8票反对和8票弃权获得通过。

(b) 项

18. 在第2次会议上，美利坚合众国提议的修正案(A/CONF.152/C.1/L.4)被撤回。

(c) 项

19. 在第2次会议上，德国提议的修正案(A/CONF.152/C.1/L.6，第3段)在其撤回前面一个提案(A/CONF.152/C.1/L.6，第1段)后被撤回（见上文第12段）。荷兰提议的修正案(A/CONF.152/C.1/L.23)被撤回。

新句子

20. 在第2次会议上，德国提议的在第1条适当位置增添的新句子(A/CONF.152/C.1/L.6，第4段)口头修正为：

“如果货物附有经营人知悉的国际运输单证，这类货物应初步推定为国际运输货物。”

经修正后的该项提案以5票赞成、25票反对和1票弃权被否决。

(d) 项

21. 在第3次会议上, 荷兰提议的修正案(A/CONF.152/C.1/L.23) 以3票赞成、11票反对和3票弃权被否决。

(e) 项和(f) 项

22. 在第3次会议上, 德国口头提议删去(e) 项和(f) 项。该提案以6票赞成、18票反对和3票弃权被否决。

新项

23. 在第3次会议上, 美利坚合众国提议的修正案(A/CONF.152/C.1/L.5)被撤回。 要求起草委员会注意到该项提案, 确保公约有关书写、请求和通知的条款包括电子技术的书写。

24. 瑞典提议的修正案(A/CONF.152/C.1/L.28) 转交一特设工作组, 请其考虑是否有必要给“承运人”一词下一个定义, 如有必要, 则拟出这项定义。

25. 在第15次会议上, 第一委员会决定不在第1条中增列一项关于“承运人”一词的定义。 第一委员会中有8票赞成增列一项关于“承运人”一词的定义, 17票反对、6票弃权。 因此, 特设工作组的提案(A/CONF.152/C.1/.44/Rev.1) 和澳大利亚的提案(A/CONF.152/C.1/L.56/Rev.1) 均被否决。

26. 在第7次会议上, 对联合王国提议的修正案(A/CONF.152/C.1/L.37) 的审议被推迟到委员会审议了第4条之后。 在第11次会议上, 该项修正案以5票赞成、24票反对和4票弃权被否决。

27. 贸易法委员会的第1条案文获得通过并转交起草委员会。

新条文

28. 联合王国提议(A/CONF.152/C.1/L.31) 将下述条文列入公约的适当位置:

“关于货物涉及国际运输的通知

“(1) 承运人或与货物有关的其他人可向经营人发送一份通知, 说明有关货物涉及国际运输。

“(2) 经营人以书面形式确认已收到按本条第(1) 款发送的通知书的函件应作为当经营人接管货物时本公约的各项规定应适用于该货物的初步证据。”

29. 联合王国随后又提出一个修正第4条的提案(A/CONF.152/C.1/L.43) 来取代上述提案, 目的是要把被取代的提案的内容包含进去。 修正第4条的提案案文以及第一委员会对它的处理情况载于下文关于第4条的章节内。(见下文第40和第42段)。

第3条

A. 贸易法委员会的案文

30. 联合国国际贸易法委员会拟定的案文规定如下：

“第3条

“责任期限

经营人从其接管货物之时起，至其向有权提货的人交付货物或将货物交由该人处理之时止，应对货物负责。”

B. 修正案

31. 对第3条提交修正案的有德国(A/CONF.152/C.1/L.9)、比利时(A/CONF.152/C.1/L.33)、芬兰(A/CONF.152/C.1/L.36)、墨西哥(A/CONF.152/C.1/L.34)和联合王国(A/CONF.152/C.1/L.38)。

32. 这些修正案的内容如下：

(a) 德国(A/CONF.152/C.1/L.9)：

第3条改写如下：

“经营人从其接管货物之时或接收了货物以便处理之时起，至其向有权提货的人交付了货物或已将货物交由该人处理之时止，应对货物负责。”

[已撤回：见下文，第34段。]

(b) 比利时(A/CONF.152/C.1/L.33)：

第3条改写如下：

“经营人从其接管货物之时起，至其向有权提货的人交付了货物时止，应对货物负责，条件是该人在30天的期限内或在合同规定的期限内提取该货物，或直至其将货物交由该人支配时止。”

[被否决，见下文，第34段。]

(c) 芬兰(A/CONF.152/C.1/36)：

第3条紧接“交由该人处理”之后，加插下述文字：

[备选案文1] “并已就此事向该人发出通知”。

[备选案文2] “而且该人已收到关于此事的通知”。

[备选案文1已撤回；备选案文2经口头修正，但仍被否决：见下

文，第35段。]

(d) 墨西哥(A/CONF.152/C.1/L.34)

增加新的第(2)款如下：

“(2) [除非没有经营人方面的过失] 当经营人有义务接管货物时，其责任期应从货物交付给他之时开始。”

[加以更正(英文句)并已撤回；见下文，第36段。]

(e) 联合王国(A/CONF.152/C.1/L.38)：

以下述案文取代第3条案文：

“从承运人或其他人将货物交给经营人[单独]照管时起，直至经营人将货物交付给承运人或有权取走货物的其他人时止，经营人应对货物负责。”

[已撤回；见下文，第37段。]

C. 第一委员会会议事录

(一) 会议

33. 1991年4月4日和8日，第一委员会在其第四次会议和第7次会议上审议了第3条。

(二) 审议情况

34. 在第四次会议上，德国撤回其对第1条(a)款提出的修正案(A/CONF.152/C.1/L.6，第1段和第3段；见上文第12和19段)，继而又撤回了其另一修正案(A/CONF.152/C.1/L.9)。比利时提出的修正案(A/CONF.152/C.1/L.33)以3票赞成，26票反对，1票弃权被否决。

35. 关于芬兰提出的备选修正案(A/CONF.152/C.1/L.36)，备选案文1被撤回。备选案文2由联合王国口头修正如下：“而且已就此事向该人发出事先通知或为向该人发出事先通知而作出了合理的努力”，该提案以8票赞成，22票反对，3票弃权而被否决。

36. 墨西哥提出的修正案(A/CONF.152/C.1/L.34)的英文句作了更改，修正案临近句末的“交付给他”等字样改为“交由他支配”。此项拟议的修正案已被撤回。

37. 在第7次会议上，联合王国撤回其提出的修正案(A/CONF.152/C.1/L.38)。贸易法委员会第3条的案文获得通过并提交起草委员会。

第 4 条

A. 贸易法委员会的案文

38. 联合国贸易法委员会拟定的案文规定如下：

“第 4 条

“出具单据

“(1) 经营人可以，或经客户要求时应该，在一段合理的时间内依经营人的选择：

(a) 在客户提交的列明货物的单据上签署并注明日期，以确认收到货物，或者，

(b) 出具一份经签署的列明货物的单据，确认收到货物和收到的日期，如能以合理的检查方法清点核实，还应说明货物的状况和数量。

(2) 如经营人不按照第 1 款(a) 项或(b) 项行事，则可以推定他所收到的货物表面状况良好，除非有相反的证明。当经营人所从事的服务仅限于货物在运输手段间的立即转接时，不适用这类推定。

(3) 第 1 款(b) 项所指的单据可以任何形式开具，但应能保存其中所载的资料记录。

(4) 第 1 款所指的在单据上的签署可以手书、影印、穿孔、盖章、记号或以任何其他机械或电子手段为之，但以不与单据签署地国家的法律相冲突者为限。”

B. 修正案

39. 对第 4 条提交修正案的有联合王国(A/CONF.152/C.1/L.43)、日本(A/CONF.152/C.1/L.26)、墨西哥(A/CONF.152/C.1/L.35)和美利坚合众国(A/CONF.152/C.1/L.10)。

40. 这些修正案的内容如下：

整个第 4 条

联合王国(A/CONF.152/C.1/L.43)：

第 4 条修改如下：

“(1) 承运人或对货物有利益关系的其他人在将货物交给经营人负责后可请求经营人：

- (a) 确认他查验了货物；
- (b) 提供凭据，承认收到货物，和
- (c) 提供凭据，承认货物涉及国际运输。

“(2) 在收到依第(1)款规定提出的请求时，经营人应在一段合理的时间内：

- (a) 在客户提交的列明货物并指明该货物涉及国际运输的单据上签署并注明日期，以示确认他收到了货物，并确认该货物涉及国际运输；或者
- (b) 签发一份经签署的单据，其中列明货物，承认他收到货物和收到日期，承认货物涉及国际运输，并在以合理检查方法可以核实的情况下，还应注明货物的状况和数量。

“(3) 即使没有收到依第(1)款规定提出的具体请求，经营人也可签发一份如第(2)款(b)项所述的经过签署并注明日期的单据。

“(4) 依第(2)和第(3)款规定出具的经过签署并注明日期的单据，应看作是本公约之各项规定适用于单据上所列货物的绝对凭证。

“(5) 经营人如在接到依第(1)款提出的请求时并未按照第(2)款(a)项或(b)项的规定办事，也应被推断为收到了货物，而且货物状况良好，除非他能提出相反的证明。如经营人履行的服务仅限于货物从一种运输手段立即转移至另一种运输手段者，则此种推断不适用。

“(6) [A/CONF.152/5，经委员会核准的第4条第(3)款案文]

“(7) [A/CONF.152/5，经委员会核准的第4条第(4)款案文]

[被否决：见下文，第42段。]

新的第(1)款之二

日本(A/CONF.152/C.1/L.26)

第4条中加插新的第(1)款之二如下：

“客户应在收到货物后的一段合理时间内提出上款规定的任何要求。”

[撤回：见下文，第43段。]

第3款

墨西哥(A/CONF.152/C.1/L.35)：

在贸易法委员会第3款案文后增加如下一句：

“单据可由同等的电子数据交换电文取代。”

[撤回：见下文，第45段。]

第4款

美利坚合众国(A/CONF.152/C.1/L.10)：

用下列案文取代贸易法委员会的第(4)款案文：

“(4) 第(1) 款提及的签署系指手书签署、其传真或以其他任何方式作出的同等证明。”

[获得通过：见下文，第46段。]

C. 第一委员会议事录

(一) 会议

4 1 . 1991年 4月 5日、8 日和10日，第一委员会在其第 5、 第6、 第7 和第 11次会议上审议了第 4条。

(二) 审议情况

整体的第 4 条

4 2 . 在第11次会议上，联合王国提出的修正案(A/CONF.152/C.1/L.43)以5票赞成，24票反对， 4票弃权而被否决。

新的第(1) 款之二

4 3 . 在第 5次会议上，日本撤回其提出的修正案(A/CONF.152/C.1/L.26)。

第(2) 款

4 4 . 在第 6次会议上，第(2) 款以17票赞成， 7票反对， 9票弃权获得通过。

第(3) 款

4 5 . 在第 5次会议上，墨西哥撤回其提出的修正案(A/CONF.152/C.1/L.35)。意大利提出口头建议，修改贸易法委员会的第(3) 款案文，以便其中提及第 (1) 款，而不是仅仅提及第(1) 款(b) 项。这项建议获得通过。意大利还提出口头建议，在贸易法委员会的第(3) 款案文后增加如下一句：“如客户和经营人商定以电子方式进行联系，则第(1) 款所述的单据可用同等的电子数据交换电文取代。”这项修正案以14票赞成，12票反对， 6票弃权而获得通过。会议请起草委员会确保经过修订的第(3) 款第二句所阐述的规则既有别于但又不改动第一句所阐述的规则。

第(4) 款

4 6 . 在第 7次会议上，墨西哥提出一项口头建议，主张以《联合国国际汇票和国际本票公约》第 5条(k) 款的措词代替第(4) 款的措词。 美利坚合众国提

出的修正案(A/CONF.152/C.1/L.10)获得通过,但起草委员会还须将此修正案与《联合国国际汇票和国际本票公约》第5条(k)款的措词统一起来。贸易法委员会的第4条案文获得通过,其中第(2)、(3)和(4)款修订如上,此案文提交起草委员会审定。

第5条

A. 贸易法委员会的案文

47. 联合国国际贸易法委员会草拟的第5条案文如下:

“第5条 “赔偿责任依据

“(1) 如果在第3条规定经营人应对货物负责的期限内发生引起灭失、损坏或迟延的情事,则经营人应对货物灭失或损坏所造成的损失以及交货迟延负赔偿责任,除非他证明他本人、其受雇人、代理人或经营人为了履行与运输有关的服务而利用其服务的其他人,已采取一切所能合理要求的措施来防止有关情事的发生及其后果。

“(2) 如果经营人、其受雇人、代理人或经营人为了履行与运输有关的服务而利用其服务的其他人,除未采取第(1)款所指的措施外,再加上另一原因而造成灭失、损坏或迟延,则经营人仅对因未采取措施而引起的那种灭失、损坏或迟延所造成的损失负赔偿责任,但经营人须证明不能归因于未采取措施而造成的损失数额。

“(3) 交货迟延,是指经营人未能在明确约定的时间内,或在无这种约定的情况下,未能在收到有权提货的人的交货要求后一段合理时间内,将货物交付给该人或交由该人处理。

“(4) 如果经营人在明确约定的交货日期后连续30天的一段时间内,或在无这种约定的情况下,在收到有权提货的人的交货要求后连续30天的一段时间内,未能向有权提货的人交付货物或将货物交由其处理,则有权就货物灭失提出索赔的人即可视为货物已灭失。”

B. 修正案

48. 对第5条提出修正案的有德国(A/CONF.152/C.1/L.11)、西班牙(A/CONF.

152/C.1/L.20)、埃及(A/CONF.152/C.1/L.42)、荷兰(A/CONF.152/C.1/L.24)、比利时(A/CONF.152/C.1/L.39)和摩洛哥(A/CONF.152/C.1/L.49)。

49. 这些修正案的内容如下:

新款(1之二)

德国(A/CONF.152/C.1/L.11):

在第(1)款之后增加新的一款(1之二)如下:

“如果在事件发生时,客户或代表客户行事的其他人被允许进入第1条(a)项所述的区域检查、处理或搬动货物,则应由索赔人来证明经营人、他的受雇人、代理人或经营人为了履行与运输有关的服务而利用其服务的其他人,并未采取一切所能合理要求的措施来防止以上有关情事的发生及其后果。”

[经修正后的案文被否决:见下文第51段。]

第(2)款

(a) 西班牙(A/CONF.152/C.1/L.20):

将第(2)款移至第5条的结尾处。

[提议起草委员会:见下文第6段。]

(b) 埃及(A/CONF.152/C.1/L.42):

删去“但须经营人证明不能归因于未采取措施而造成的损失数额”一句。

[被否决:见下文第52段。]

新的第(5)款

(a) 荷兰(A/CONF.152/C.1/L.24):

增列新的第(5)款如下:

“可追偿的总额应参照在向有权提货的人交货或本应向其交货的地点和时间的货物价值来计算。应根据商品交换价格,或如无此价格,则根据目前市场价格,或既无商品交换价格,又无目前市场价格,则参照同类同质量货物的正常价值来确定货物的价值。”

[撤回:见下文第54段。]

(b) 比利时(A/CONF.152/C.1/L.39):

增列新的第(5)款如下:

“不过,如果在经营人向有权提货的人通知货物已交由其处理后的一段合理时间内该提货人未提出交货要求,则经营人对此货物不负赔偿责任。”

[被否决:见下文第54段。]

(c) 摩洛哥(A/CONF.152/C.1/L.49):

第5条增列新款如下:

“如果灭失或损坏系不能由经营人负责的原因所造成，诸如：意外事件或不可抗力、货物固有的或潜在的缺陷、受托人（承运人或托运人）方面的疏忽或有关货物的重量、包装的标志或货物的性质的指示有误，不应由经营人对其负赔偿责任。”

[未予审议：见下文第54段。]

C. 第一委员会会议事录

(一) 会议

50 . 第一委员会在其1991年4月8日第 7次和第 8次会议上审议了第 5 条。

(二) 审议情况

新款（ 1 之二）

51 . 第 7次会议对德国提出的修正案(A/CONF.152/C.1/L.11)作了修正，即在该款中添加“不受监督地”一语，这样，提议的新款项的开头部分措词如下：“如果在事件发生时，客户或代表客户行事的其他人被允许在不受监督地进入第 1 条(a) 项所述的区域”。 经修正的新款是由德国和澳大利亚共同提出的。提议的新款以 4票赞成、27票反对、 4票弃权被否决。

第(2)款

52 . 第 7次会议认为由西班牙提出的修正案(A/CONF.152/C.1/L.20)属措辞问题，因而将其提交起草委员会。 由埃及提出的修正案(A/CONF.152/C.1/L.42)以 7票赞成、20票反对、 7票弃权被否决。

53 . 在第 8次会议上，摩洛哥口头提议说，应使第(2)款的措词与1978年《联合国海上货物运输公约》中第 5 条第 (7) 款的措词保持一致，特别是应将其中的“未”一词改成“过失或疏忽”。 由于未得到足够的支持，该项提议的修正案被否决。

新的第(5)款

54 . 在第 7 次会议上，由荷兰提出的修正案(A/CONF.152/C.1/L.24)被撤回。在第 8次会议上，由比利时(A/CONF.152/C.1/L.39)提出的修正案以13票赞成、17票反对、 4票弃权被否决。 摩洛哥提出的修正案(A/CONF.152/C.1/L.49)未提交委员会，因此未予审议。 贸易法委员会的第 5 条案文获得通过并提交起草委员会。

第6条

A. 贸易法委员会的案文

55. 联合国国际贸易法委员会编拟的第6条案文如下：

“第6条 “赔偿责任限额

“(1) (a) 经营人按照第5条的规定对由于货物灭失或损坏而引起的损失所负赔偿责任以灭失或损坏货物毛重每公斤不超过[8.33]记帐单位的数额为限。

(b) 但是，若货物系海运或内陆水运后立即交给经营人，或者货物系由经营人交付或待交付后进行此类运输，则经营人按照第5条的规定对由于货物灭失或损坏而造成的损失所负赔偿责任以灭失或损坏货物毛重每公斤不超过[2.75]记帐单位为限。 为本款的目的，海运和内陆水运包括港口内的提货和交货。

“(2) 经营人按照第5条的规定对交货迟延应负的赔偿责任，以相当于经营人就所迟交货物提供的服务所收费用两倍半的数额为限，但这一数额不得超过对包含该货物在内的整批货物所收费用的总和。

“(3) 在任何情况下，经营人按照第1和第2款所承担的赔偿总额不应超过根据第1款规定就引起赔偿责任的货物损失所确定的限额。

“(4) 经营人可同意超过第1、第2和第3款所规定的赔偿责任限额。”

B. 修正案

56. 德国(A/CONF.152/C.1/L.12)、日本(A/CONF.152/C.1/L.27)、摩洛哥(A/CONF.152/C.1/L.51)和南斯拉夫(A/CONF.152/C.1/L.45)针对第6条提出了修正案。

57. 这些修正案的内容如下：

第(1)款

(a) 德国(A/CONF.152/C.1/L.12)第一段：

删去第(1)款(b)项

[被否决：见下文第59段。]

(b) 摩洛哥(A/CONF.152/C.1/L.51) :

将(b) 项中的数字“2.75”改为“2.5”。

[被否决：见下文第60段。]

(c) 德国(A/CONF.152/C.1/L.12, 第2段) :

将第(1)款的措辞改为如下：

“经营人按照第5条的规定对于货物的灭失或损坏引起的损失所负的赔偿责任，限于相当于所灭失或损坏的货物每包或其他货运单位[……]记帐单位或总重量每公斤[……]记帐单位的数额，以较高的数额为准。

[被否决：见下文第61段。]

(d) 日本(A/CONF.152/C.1/L.27) :

增订(c) 项如下：

“不过，如果部分货物的灭失或损坏影响到另一部分货物的价值，则在确定赔偿责任限额时，应计及遭受灭失或损坏的货物与其价值受到影响的货物的总重量。”

[通过：见下文第62段。]

新款(1之二)：

德国(A/CONF.152/C.1/L.12, 第3段)：

增添新款如下(1之二)：

“(1之二)为计算按照本条第1款的规定哪一个数额较高的目的，应适用下列规则：

(a) 使用集装箱、货盘或类似装运件归并货物时，除非有相反的证明应推定第4条第(1)款所述单据内列明包装在这种装运件内的包或其他货运件内的货物视为一个货运单位。除上述情况外，这种装运件内的货物视为一个货运单位。

(b) 遇集装箱、货盘或类似装运件本身灭失或损坏时，如该装运件并非经营人所拥有或供给，则视为一个单独的货运单位。”

[被否决，见下文第63段。]

第4款

南斯拉夫(A/CONF.152/C.1/L.45)：

在第(4)款中增添如下一句：

“经营人同意超过的赔偿责任限额也适用于经营人之受雇人、代理人或经营人为了履行与运输有关的服务而利用其服务的其他人。”

[被否决：见下文第64段。]

C. 第一委员会会议事录

(一) 会议

58. 第一委员会在1991年4月8日和9日的第8、9和10次会议上分别审议了第6条。

(二) 审议情况

第(1)款

59. 在第8次会议上德国提出的修正案(A/CONF.152/C.1/L.12, 第1款)以4票赞成, 27票反对和4票弃权被否决。

60. 在第9次会议上摩洛哥提出的修正案(A/CONF.152/C.1/L.51)以8票赞成, 13票反对和4票弃权被否决。有一口头提议的大意是赔偿责任限额应高于贸易法委员会草拟的第(1)款方括号中所规定的限额。该提案以8票赞成, 19票反对和4票弃权被否决。因此, 由贸易法委员会在第(1)款中所定的限额获得通过, 该限额的方括号删去。

61. 在第10次会议上, 德国宣布, 鉴于其有关删去(b)项的建议(A/CONF.152/C.1/L.12, 第1段)被否决, (见上文第59段)其关于在第(1)款的案文中加入每包或其他货运单位的提法以作为计算赔偿责任限额的依据的提案(A/CONF.152/C.1/L.12 第2段)同时适用于第(1)中的(a)项和(b)项。该提案以14票赞成, 19票反对和4票弃权被否决。

62. 在第8次会议上, 日本提出的修正案(A/CONF.152/C.1/L.27)以12票赞成, 7票反对和15票弃权获通过。

新款(1之二)

63. 德国关于在第(1)款的案文中加写每包或其他货运单位的提法以作为计算赔偿责任限额的依据的提案(A/CONF.152/C.1/L.12, 第2段)被否决(见上文第61段)也意味着德国关于在第6条中加入新的第(1之二)款的提案(A/CONF.152/C.1/L.12, 第3段)被否决。

第(4)款

64. 在第9次会议上就南斯拉夫提出的修正案(A/CONF.152/C.1/L.45)所进行的表态性表决表明该修正案几乎未得到支持; 因此, 该修正案被否决。有人以口头形式提出一项提案, 大意是, 公约应阐述明确的规则, 规定经营人与其人客户同意超过的赔偿责任限额是否也适用于经营人之受雇人和代理人; 16个国家赞

成制定一项规则，规定经营同意超过的赔偿责任限额也适用于经营人之受雇人和代理人，15个国家赞成制定一项规则，规定经营人同意超过的赔偿责任限额不适用于其受雇人和代理人，4个国家弃权。该表决结果被视为不够明确肯定需要列出一条明确规则；因此，贸易法委员会编写的第(4)款案文仍然保留不变。贸易法委员会第6条的案文按日本的修正案(A/CONF.152/C.1/L.27，见上文第62段)获得通过并提交起草委员会。

新的第(6之二)条

65. 在第10次会议上德国提出一项提案(A/CONF.152/C.1/L.13)说，应在第6条之后，增加新的第6条之二如下：

“无论何种情况，由于一次事件而引起的各项索赔要求而致使经营人承担的赔偿总额不应超过1,000万记帐单位。如果总计赔偿额超过1,000万记帐单位。则经营人的应付款项应在各个索赔人之间比照其索赔金额的比例进行分配。”

66. 在第10次会议上，德国以口头形式修正所提出的新条文的首句，将其改作如下：

“由于一次事件而引起的各项索赔要求而致使经营人承担的赔偿总额不应超过[……]记帐单位。”

67. 单独就该句进行了表决，该句以9票赞成，18票反对和8票弃权被否决。该句被否决也意味着该建议整个被否决。

第7条

A. 贸易法委员会的案文

68. 联合国国际贸易法委员会草拟的第7条案文如下：

“第7条

“对非约定索赔的适用

“(1) 本公约规定的抗辩和赔偿责任限额适用于因经营人依本公约负责的货物发生灭失或损坏以及因交货迟延而对经营人提起的任何诉讼，不论这种诉讼是基于合同、侵权行为或其他原因。

“(2) 如果这种诉讼是针对经营人的受雇人或代理人，或经营人为履行与运输有关的服务而利用其服务的其他人，则该受雇人、代理人或其他人，如能证明

他是在受经营人雇请的范围内行事，应有权引用经营人根据本公约可以援引的抗辩和赔偿责任限额。

“(3) 除第 8 条规定者外，从经营人和从上款所指的任何受雇人、代理人或其他人取得的赔偿总额不得超过本公约规定的赔偿责任限额。”

B. 修正案

69 . 美利坚合众国对第 7 条提出了修正案(A/CONF.152/C.1/L.14)。

70 . 该修正案的内容是：

在第(3) 款中增加一句如下：

“这种赔偿总额不应受经营人按照第 6 条第(4) 款同意增加赔偿责任限额的影响。”

[撤回，见下文第72段。]

C. 第一委员会会议事录

(一) 会议

71 . 第一委员会在1991 年 4月10日第11次会议上审议了第 7条。

(二) 审议情况

72 . 在第11次会议上，美利坚合众国撤回其提出的修正案(A/CONF.152/C.1/1.14)。 贸易法委员会第 7条的案文获得通过并提交起草委员会。

第 8 条

A. 贸易法委员会的案文

73 . 联合国国际贸易法委员会草拟的第 8 条案文如下。

“第 8 条

“赔偿责任限额权利的丧失

“(1) 如经证明货物灭失或损坏或迟延交付系因经营人本人或其受雇人或代

理人有意造成这种灭失、损坏或迟延的行为或不行为所造成，或在明知会造成这种灭失、损坏或迟延的情况下出于轻率的行为或不行为所造成，则经营人无权享受第6条规定的限制赔偿责任的权利。

“(2) 虽有第7条第(2)款的规定，如经证明货物灭失、损坏或迟延系因经营人的受雇人或代理人或经营人为进行与运输有关的服务而利用其服务的其他人有意造成这种灭失、损坏或迟延的行为或不行为所造成，或在明知会造成这种灭失、损坏或迟延的情况下出于轻率的行为或不行为所造成，则该受雇人、代理人或其他人无权享受第6条规定的限制赔偿责任的权利。”

B. 修正案

74. 对第8条提出修正案的有荷兰(A/CONF.152/C.1/L.25)和德国(A/CONF.152/C.1/L.3)。

75. 这些修正案的内容如下：

(一) 荷兰(A/CONF.152/C.1/L.25)：

删去第(1)款中的“本人或其受雇人或代理人”一语。

[被否决，见下文第77段。]

(二) 德国(A/CONF.152/C.1/L.3)：

(a) 删去第(1)款中的“或其受雇人或代理人”一语。

[撤回：见下文第77段。]

(b) 如若不能通过上述提议，则在第(1)款结尾处增加下文：

“……；但其条件是，如受雇人或代理人有此种行为或不行为时，还须证明该受雇人或代理人[的行为][当时的行为并未超出其受雇的范围。”

[被否决：见下文第77段。]

C. 第一委员会会议事录

(一) 会议

76. 第一委员会在1991年4月10日第11次会议上审议了第8条。

(二) 审议情况

77. 在第11次会议上，荷兰提出的修正案(A/CONF.152/C.1/L.25)以8票赞

成，21票反对和4票弃权被否决。鉴于该修正案被否决，德国撤回其提出的关于删去第(1)款中的“或其受雇人或代理人”一语的修正案(A/CONF.152/C.1/L.3)。德国提出的关于在第(1)款结尾处增写一语的修正案(A/CONF.152/C.1/L.3)以10票赞成，22票反对和3票弃权被否决。贸易法委员会第8条的案文获得通过并提交起草委员会。

第9条

A. 贸易法委员会的案文

78. 联合国国际贸易法委员会草拟的第9条案文如下：

“第9条

“关于危险货物的特别规则

“如果向经营人交付危险货物时没有按照在交付货物所在国适用的任何有关危险货物的法律或规章进行刷唛头、贴标签、包装或提供单证，且如果货物交给经营人时，经营人并未以其他方式得知其危险性，则经营人有权：

“(a) 采取一切必要的预防措施，其中包括在货物对任何人或财产构成即刻危险时销毁货物，或使其变成无害物品、或用其他任何合法方法加以处理，而不需因这些预防措施所造成的货物损坏或销毁而支付赔偿，并且

“(b) 从没有根据这种适用的法律或规章履行义务将货物的危险性质告诉他的人处收取他因采取(a)项所述措施而发生的全部费用的补偿。”

B. 修正案

79. 对第9条提出修正案的有比利时(A/CONF.152/C.1/L.40)、芬兰(A/CONF.152/C.1/L.55)、西班牙(A/CONF.152/C.1/L.21)和联合国环境规划署(提交经瑞典赞同的提要)(A/CONF.152/C.1/L.50)。

80. 这些修正案的内容如下：

(a) 比利时(A/CONF.152/C.1/L.40)：

从第(1)款中删去下列字样：

“且如在将该货物交给经营人时，经营人并未以其他方式得知其危险性。”

[被否决：见下文第82段。]

(b) 芬兰(A/CONF.152/C.1/L.55)：

在第9条第(1)款第一句之前，插入下面一句：

“凡将危险货物交给经营人时，必须将货物的危险特性告知他，必要时并告知应采取的预防措施。”

[被否决：见下文第82段。]

(c) 西班牙(A/CONF.152/C.1/L.21)：

将第9条的开头语中的“向经营人交付”的字样改为“由经营人接管”。

[提交起草委员会，见下文第83段。]

(d) 联合国环境规划署(A/CONF.152/C.1/L.50)：

将第9条修改如下：

“如果交付给经营人的危险货物并未按照交付货物时所在国家适用的国际或国内规则和条例刷唛头、贴标签、包装或提供单证，则经营人有权：

“(a) 根据上述国际或国内规则和条例，视情况采取一切必要的预防措施，而无须对由于此种预防措施造成的损坏支付赔偿，并且

“(b) 向没有履行此种适用的规则和条例所规定的义务的人收取他因采取(a)项所述的预防措施而发生的全部费用补偿。”

[被否决：见下文第84段。]

C. 第一委员会会议事录

(一) 会议

81. 第一委员会在1991年4月10日第11次和第12次会议上审议了第9条。

(二) 审议情况

82. 在第11次会议上，由比利时提出的修正案(A/CONF.152/C.1/L.40)以3票赞成，29票反对，1票弃权被否决。由芬兰提出的修正案(A/CONF.152/C.1/L.55)以15票赞成，15票反对，4票弃权被否决。

83. 在第12次会议上，由西班牙提出的修正案(A/CONF.152/C.1/L.21)被视

为起草事项并提交起草委员会。

84. 在第12次会议上,瑞典向委员会提交由联合国环境规划署提议的对第9条的修订(A/CONF.152/C.1/L.50)。该条修正案的开头语以4票赞成,21票反对和6票弃权被否决。该条修正案的(a)项以9票赞成、19票反对、2票弃权被否决。该条修正案的(b)项以4票赞成、21票反对、6票弃权亦被否决。因此,整个提案被否决。贸易法委员会第9条的案文获得通过并提交起草委员会。

第10条

A. 贸易法委员会的案文

85. 联合国国际贸易法委员会草拟的第10条案文如下:

“第10条 “对货物的担保权

“(1) 经营人有权扣留货物,以便索取在他对货物负责期间由他对货物进行的与运输有关的服务而应收取的费用和债款。但本公约应不影响根据适用的法律关于扩大经营人对货物的担保权的任何合同安排的效力。

“(2) 如果对索偿数额已提供足够担保,或如已向双方同意的第三方或向经营人营业地所在国某一官方机构存入一笔相等金额的押金,则经营人无权扣留货物。

“(3) 为了取得满足其索偿所需的金额,经营人有权在货物所在国法律允许范围内出售他已对其行使本条所定扣押权的全部或部分货物。上一句不适用于为承运人或托运人以外的一方所有并有明白标志显示其所有人的集装箱、托盘或类似的运输或包装物件,但经营人对修理或改善集装箱、托盘或类似的运输或包装物件的费用提出的索赔除外。

“(4) 在对货物行使任何出售权之前,经营人应作出合理努力将出售的意向通知货主、将货物交给经营人的人和有权向经营人提货的人。经营人应当适当地报告出售货物所获收益减去经营人应得金额和合理出售费用后的结余情况。出售权的所有其他方面应按照货物所在国法律行使。”

B. 修正案

86. 对第10条提出修正案的有德国(a/CONF.152/L.16)、摩洛哥(A/CONF.

152/C.1/L.54) 和美利坚合众国(A/CONF.152/C.1/L.15)。

87. 这些修正案的内容如下：

第(1) 款

德国(A/CONF.152/L.16):

在第(1) 款的第一句中加入“或此后”的字眼，从而使该句改为：

“经营人有权扣留货物，以便索取在他对货物负责期间或其后期间由他对货物进行的与运输有关的服务而应收的费用和债款。”

[通过：见下文第89段。]

第(3) 款

(一) 德国(A/CONF.152/C.1/L.16):

删去第(3) 款。

[被否决：见下文第90段。]

(二) 摩洛哥(A/CONF.152/C.1/L.54)

在第二句开头增加下述文字：

“除了为本公约之目的应视为货物的空集装箱之外…”

[撤回：见下文第90段。]

(三) 美利坚合众国(A/CONF.152/C.1/L.15):

[见下文“新的第(6) 款”]

第(4) 款

摩洛哥(A/CONF.152/C.1/L.54):

将第一句修正如下：

“在对货物行使任何出售权之前，经营人应作出合理努力将出售的意向通知货主或将货物交给经营人的人或有权从经营人处提取货物的人。”

[被否决：见下文第91段。]

新的第(5) 款

美利坚合众国(A/CONF.152/C.1/L.15):

增加一个新的第(5) 款，内容如下：

“若在港站经营人同意保管货物的期限结束以后，或（如果未有这种协议）在经营人向有权提货的人发出将货物交予该人支配的通知以后的（…）天内无人领取货物，则经营人可视其保管的货物已被遗弃。”

[被否决：见下文第92段。]

新的第(6) 款

美利坚合众国(A/CONF.152/C.1/L.15):

删去第(3) 款的第二句，并将其并入新的第(6) 款，内容如下：

“(6) 第(3) 款和第(5) 款不适用于为承运人或托运人以外的一方所有并有明确标志显示其所人的集装箱、托盘或类似的运输或包装物件，但经营人对修理或改善集装箱，找盘或类似的运输或包装物件的费用提出的索赔除外。”

[撤回：见下文第92段。]

C. 第一委员会会议事录

(一) 会议

88 . 第一委员会在1991年4 月10日和11日的第12次和第13次会议上审议了第10条。

(二) 审议情况

第(1) 款

89 . 在第12次会议上，德国提出的修正案(A/CONF.152/C.1/L.16) 以21票赞成、7 票反对、8 票弃权获得通过。

第(3) 款

90 . 在第12次会议上，德国关于删去第(3) 款的提案以9 票赞成、21票反对和3 票弃权被否决。在第13次会议上，摩洛哥撤回了它的提案(A/CONF.152/C.1/L.54) 。关于美利坚合众国的提案(A/CONF.152/C.1/L.15) ，见下文第92段。

第(4) 款

91 . 在第13次会议上，摩洛哥提出的修正案(A/CONF.152/C.1/L.54) 以2 票赞成、21票反对和6 票弃权被否决。

新的第(5) 款和第(6) 款

92 . 在第13次会议上，美利坚合众国提出的增加一个新的第(5) 款的提案以11票赞成、12票反对和9 票弃权被否决。 鉴于该提案被否决，美利坚合众国撤回了其关于删去第(3) 款第二句并将其并入一个新的第(6) 款的提案(A/CONF.152/C.1/L.15)。 贸易法委员会草拟的第10条的案文以及对第(1) 款的修正案提交起草委员会。

第11条

A. 贸易法委员会的案文

93. 联合国国际贸易法委员会草拟的第11条案文如下：

“第11条

“灭失、损坏或迟延的通知

“（1）除非在不迟于经营人向有权提货人交货之日以后的第三个工作日，即将货物的灭失或损坏通知经营人，具体说明这种灭失或损坏的一般性质，则这一交货就是经营人按其依照第4条第（1）款（b）项出具的单据中所述情况交货的初步证据，如未出具这种单据，则是按完好状况交货的初步证据。

“（2）在灭失或损坏并非明显的情况下，如未在货物到达最终接受人之日以后连续15天内向经营人发出通知，无论如何不得迟于向有权提货人交货之日后连续60天发出通知，第1款的规定相应地适用。

“（3）如果经营人向有权提货人交货时参与了对货物的检验或检查，则无需就检验或检查期间确定的灭失或损坏向经营人发出通知。

“（4）在货物有实际发生灭失或损坏或有发生灭失或损坏之虞的情况下，经营人和有权提货的人必须相互给予对货物进行检查和清点的一切合理便利。

“（5）如果未在向有权提货的人交货之日后连续21天内向经营人发出通知，则对迟延交货造成的损失不予补偿。”

B. 修正案

94. 对第11条提出修正案的有摩洛哥（A/CONF.152/C.1/L.52）、土耳其（A/CONF.152/C.1/L.46）和日本（A/CONF.152/C.1/L.41）。

95. 这些修正案的内容如下：

（a）摩洛哥（A/CONF.152/C.1/L.52）：

（一）删去第（1）、（2）、（3）和（5）款

[被否决：见下文第97段。]

（二）若不删去第（1）、（2）、（3）和（5）款，则对它们修订如下：

“（1）除非在不迟于经营人向有权提货的人交货或将货物置于其支配之日以后的第三个工作日，即将货物的灭失或损坏通知经营人，具体说明这种灭失或损坏的一般性质，则推定经营人业已按其依照

第4条第(1)款(b)项出具的单据中描述的状况如未出具这种单据,则业已按完好状况将货物交给有权提货的人或置于其支配之下。

“(2)在灭失或损坏并非明显的情况下,如在货物到达最终接受人之日以后连续15天内未向经营人发出通知,但无论如何如在向有权提货的人或将货物置于其支配之日后连续60天内未发出通知,第(1)款的规定相应地适用。

“(3)如果经营人向有权提货的人交货或将货物置于其支配之下时参与了对货物的检验或检查,则无需就检验或检查期间确定的灭失或损坏向经营人发出通知。

.....

“(5)如果在向有权提货的人交货或将货物置于其支配之日后连续21天内未向经营人发出通知,则对迟延交货或迟延将货物置于其支配之下造成的损失不予补偿。”

[被否决:见下文第97段。]

(三)对第(4)款作如下修正:

(a)加入“承运人”一词,和

(b)在该款中的“应”字后增加“为在仓储地或共同商定的任何其他地点”一语,使第(4)款改为:

在货物实际发生灭失或损坏或有发生灭失或损坏之虞时,经营人、承运人和有权提货的人应为在仓储地或共同商定的任何其他地点对货物进行检查和清点相互给予一切合理便利。

[部分通过,部分被否决:见下文第97段。]

(b)土耳其(A/CONF.152/C.1/L.46):

在第2款中,“15天”改为“7天”,“60天”改为“30天”。

[被否决:见下文第98段。]

(c)日本(A/CONF.152/C.1/L.41):

在第(2)款中,在“最终接受人”之前插入“能够对其进行检查”的字样。

[撤回:见下文第98段。]

C. 第一委员会议事录

一. 会议

96. 第一委员会在1991年4月11日的第13次和第14次会议上审议了第11条。

二. 审议情况

97. 在第13次会议上, 关于摩洛哥提出的修正案(A/CONF.152/C.1/L.52), (a) 删除第(1)、(2)、(3)和(5)款的提案未经表决即遭否决; (b) 重新修订第(1)、(2)、(3)和(5)款的提案以4票赞成、18票反对、11票弃权被否决; (c) 关于对第(4)款提出的拟议修正案: 关于插入“承运人”一词的提案以17票赞成、11票反对和6票弃权获得通过; 关于在该款的“应”字后加入一语的建议以5票赞成、19票反对、9票弃权被否决。

98. 在第14次会议上, 土耳其提出的修正案(A/CONF.152/C.1/L.46)以4票赞成、22票反对、9票弃权被否决。日本撤回了其提出的修正案(A/CONF.152/C.1/L.41)。贸易法委员会草拟的第11条的案文以及对第(4)款的修正案提交起草委员会。

第12条

A. 贸易法委员会的案文

99. 由联合国国际贸易法委员会草拟的第12条的案文如下:

“第12条

“诉讼时效

“(1) 如未在两年期内提起司法或仲裁程序, 根据本公约的任何诉讼即失去时效。

“(2) 时效期限:

(a) 自经营人将全部或部分货物交给有权提货的人或将货物交由他支配之日开始, 或

(b) 在货物全部灭失的情况下, 自经营人向有权索赔人发出货物灭失通知之日开始, 或自该索赔人可按第5条第(4)款将货物视为灭失之日开始, 两者以先者为准。

“(3) 时效期限开始之日不计入该期限内。

“(4) 经营人可在时效期限内随时向索赔人提出书面声明延长时效期限。该期限还可通过再次或多次声明予以继续延长。

“(5) 即使在以上各款规定的时效期限届满后, 承运人或另一人仍可对经营人提出追索诉讼, 但此诉讼必须在对承运人或另一人提起的诉讼中承运人或另一

人被判承担赔偿责任，或已给付据以提出诉讼的索赔后90天内提起，且须在对某一承运人或另一人提出的任何索赔可能导致对经营人提起追索诉讼时，在提出索赔后的一段合理时间内，已就提出索赔之事，向经营人发出了通知。”

B. 修正案

1 0 0 . 针对第12条提出修正案的有：摩洛哥(A/CONF.152/C.1/L.53)、土耳其(A/CONF.152/C.1/L.47)、德国(A/CONF.152/C.1/L.17)、美利坚合众国(A/CONF.152/C.1/L.18)和埃及(A/CONF.152/C.1/L.58)。

1 0 1 . 这些修正案的内容如下：

第(1) 款

摩洛哥(A/CONF.152/C.1/L.53)和土耳其(A/CONF.152/C.1/L.47)：

将其中的“两年”改成“一年”。

[被否决：见下文第103 段。]

第(2) 款

(a) 美利坚合众国(A/CONF.152/C.1/L.18)：

将第(a) 项改为：

“自经营人将全部或部分货物交付给有权提货的人或交由他支配之日开始，或根据第10条第(5) 款认为货物已被遗弃之日开始，或”

[撤回：见下文第104 段。]

(b) 德国(A/CONF.152/C.1/L.17)：

将第(b) 项改为：

“在货物全部灭失的情况下，从有权提出索赔要求的人收到经营人发出的关于货物灭失的通知之日开始，或从该索赔人可按第5条第(4) 款规定将货物视为灭失之日开始，两者以先者为准。”

[撤回以后又重新提出时，其实质内容获得通过：见下文第104 段。]

(c) 埃及(A/CONF.152/C.1/L.58)：

将第(2) 款改为：

“(2) 时效期限：

(a) 自经营人将全部或部分货物交给有权提货的人或将货物交由他支配之日的次日开始，或

(b) 在货物全部灭失的情况下，自经营人向有权索赔人发出货物灭失通知之日或该索赔人可按第5条第(4) 款规定将货物视为灭失之日的次日开始，两者以先者为准。”

[未予审议：见下文第104 段。]

第(3) 款

埃及 (A/CONF.152/C.1/L.58) :

删除第(3) 款。

[未予审议: 见下文第105 段。]

第(5) 款

摩洛哥 (A/CONF.152/C.1/L.53) :

对第(5) 款作如下修正:

“(5) 即使在以上各款规定的时效期限届满后, 承运人或另一人仍可对经营人提出追索诉讼, 但此诉讼必须在已对承运人或另一起诉或者承运人或另一人已给付据以起诉的索赔后30天内提起。”

[撤回: 见下文第107 段。]

C. 第一委员会会议事录

(一) 会议

1 0 2 . 第一委员会在其1991年4 月11日第14次会议上审议了第12条。

(二) 审议情况

第(1) 款

1 0 3 . 在第14次会议上, 同时审议了由摩洛哥(A/CONF.152/C.1/L.53) 和土耳其(A/CONF.152/C.1/L.47) 提出的修正案, 两项提案以10票赞成、19票反对、5票弃权被否决。

第(2) 款

1 0 4 . 在第14次会议上, 美利坚合众国由于其提出的关于在第10条中增列一个新的第(5) 款的提案(A/CONF.152/C.1/L.15) 被否决, 撤回了其另一项修正案(A/CONF.152/C.1/L.18)。德国的提案(A/CONF.152/C.1/L.17) 被撤回; 但经重新提出后, 该项提案的实质内容, 即在货物全部灭失的情况下, 时效期限自有权提出索赔要求的人收到经营人发出的通知之日开始, 以13票赞成、11票反对、11票弃权获得通过。埃及的提案(A/CONF.152/C.1/L.58) 由于是在第12条已获得通过之后才提出而未予审议。

第(3) 款

1 0 5 . 未审议埃及的提案(A/CONF.152/C.1/L.58) , 因为该项提案是在第12条

已获得通过之后才提出的。

第(4) 款

106. 在第14次会议上, 美利坚合众国口头提议说, 第(4) 款第一句中的“书面声明”一语改成“发出通知”, 经此修正后的该句如下: “经营人可在时效期限内随时向索赔人发出通知延长时效期限。” 该项提案获得通过并提交起草委员会。

第(5) 款

107. 在第14次会议上, 摩洛哥的提案(A/CONF.152/C.1/L.53) 撤回。会上有人提出了一项口头提案, 其大意是: 应重新拟定第(5) 款的措词, 从而使之与1978年《联合国海上货物运输公约》的第20条第(5) 款的规定取得一致。该项提案以5票赞成、14票反对、4票弃权被否决。

108. 墨西哥提出了一项口头提案, 大意是: 应在由贸易法委员会草拟的第(5) 款的案文中增列一项内容, 即可以对经营人提出追索诉讼的总的时效期限为10年。该项建议以6票赞成、12票反对、12票弃权被否决。贸易法委员会第12条的案文经过对第(2) 款和第(4) 款的修正后获得通过并提交起草委员会。

第15条

A. 贸易法委员会的案文

109. 联合国国际贸易法委员会拟定的第15条案文如下:

“第15条 “国际运输公约

“本公约并不改变根据对本公约当事国有约束力的关于国际货物运输的国际公约或根据一国使有关国际货物运输的公约生效或源自该公约的任何法律产生的任何权利或义务”。

B. 修正案

110. 澳大利亚提交了备选修正案(A/CONF.152/C.1/L.57)。

111. 修正案的内容如下:

澳大利亚建议，如有关的问题能在第1条和／或第2条下满意地得到解决，则应删除第15条。

如不删除，则澳大利亚建议把第15条重新草拟如下：

“本公约并不改变根据有关货物运输的国际公约或根据使这样一项公约生效或源自该公约并与之相一致的国家法律而产生的任何权利或义务。”

[撤回，见下文第113段和第114段。]

C. 第一委员会会议事录

(一) 会议

112. 第一委员会在1991年4月11日和12日第14次和第15次会议上审议了第15条。

(二) 审议情况

113. 第14次会议上决定，将根据委员会对特设工作组(A/CONF.152/C.1/L.44/Rev.1)和澳大利亚(A/CONF.152/C.1/L.56/Rev.1)关于第1条应增加“承运人”定义的建议最终作出的决定来审议澳大利亚提出的备选修正案(A/CONF.152/C.1/L.57)。

114. 在第15次会议上，有人提出口头建议说，应修改第15条，删除“或源自”三个字。 这项拟议的修正案以20票赞成、4票反对和9票弃权而获得通过。澳大利亚的备选修正案撤回。 经口头建议修订的贸易法委员会第15条的案文获得通过并提交起草委员会。

第16条

A. 贸易法委员会的案文

115. 联合国国际贸易法委员会拟定的案文如下：

“第16条

“记账单位

“(1) 第6条所指记账单位系国际货币基金组织确定的特别提款权。第6条

所述数额应按判决之日或当事各方商定之日的本国货币值，以本国货币表示。作为国际货币基金组织成员国的缔约国，其本国货币与特别提款权的换算应按照国际货币基金组织于该日生效的对其业务活动和交易所适用的计值方法计算。并非国际货币基金组织成员国的缔约国，其本国货币与特别提款权的换算应以该国确定的方式计算。

“(2) 上款最后一句中所述计算方式应以该缔约国本国货币表示出最接近第6条以记帐单位表示的数额的实际价值。缔约国必须在签署公约时或交存其批准书、接受书、赞同书或加入书时以及每当其换算方式有变动时，将其换算方式通知保存人。”

B. 修正案

116. 对第16条没有提出任何修正案。

C. 第一委员会会议事录

(一) 会议

117. 第一委员会在1991年4月11日第14次会议上审议了第16条。

(二) 审议情况

118. 第14次会议上，贸易法委员会第16条的案文获得通过并提交起草委员会。

第2条

A. 贸易法委员会的案文

119. 联合国国际贸易法委员会拟定的第2条案文如下：

“第2条

“适用范围

“(1) 本公约在有下列情形之一时，适用于对国际运输的货物从事的与运输有关的服务：

- (a) 从事与运输有关的的服务的经营人的营业地位于一缔约国内；
- (b) 与运输有关的的服务在一缔约国内进行；
- (c) 按照国际私法规则，与运输有关的的服务受到一缔约国法律的约束。

“(2) 如果经营人有一个以上的营业地，则以与整个有关运输的服务关系最密切的营业地为其营业地。

“(3) 如果经营人没有营业地，则以其惯常居住地为准。”

B. 修正案

1 2 0 . 对第 2 条提出修正案的有德国 (A/CONF.152/C.1/L.8) 和埃及 (A/CONF.152/C.1/L.32) 。 美利坚合众国提出了一项提案 (A/CONF.152/C.1/L.7) 。

1 2 1 . 这些修正案和提案的大意如下：

(a) 德国 (A/CONF.152/C.1/L.8)：

第(1)款开头语改为：

“本公约在有下列情形之一时，适用于对国际运输的货物从事或安排从事的与运输有关的的服务。”

[提交起草委员会：见下文第123 段。]

(b) 埃及 (A/CONF.152/C.1/L.32)：

在(a)、(b)和(c)款的“当事国”前加上“本公约”一语。

[提交起草委员会：见下文第123 段。]

(c) 美利坚合众国 (A/CONF.152/C.1/L.7)：

本提案没有对修改第 2 条案文提出具体建议；其目的是保留美国代表团在审议第15条时重提适用范围这一问题的权利。

[撤回：见下文第124段。]

C. 第一委员会议事录

(一) 会议

1 2 2 . 第一委员会在1991年4 月12日第15次和第16次会议上审议了第 2 条。

(二) 审议情况

1 2 3 . 在第15次会议上，德国 (A/CONF.152/C.1/L.8) 和埃及 (A/CONF.152/C.1/L.32) 提出的修正案被视作起草方面的问题而提交起草委员会。

1 2 4 . 在第16次会议上, 美利坚合众国的提案(A/CONF.152/C.1/L.7)被撤回。贸易法委员会第2条的案文获得通过并提交起草委员会。

第 1 3 条

A. 贸易法委员会的案文

1 2 5 . 联合国国际贸易法委员会草拟的第 1 3 条案文如下:

“第 1 3 条

“合同规定

“(1) 除本公约另有规定外, 经营人所签订的合同中或经营人依照第 4 条签署或出具的任何单据中的任何规定, 只要直接或间接减损本公约的规定, 均属无效。这种规定的无效并不影响包含这种规定在内的合同或单据中的其他条款的效力。

“(2) 虽有上款的规定, 经营人仍可同意增加其根据本公约承担的责任和义务。”

B. 修正案

1 2 6 . 西班牙针对第13条提出了一项修正案(A/CONF.152/C.1/L.22)。

1 2 7 . 该修正案的内容如下:

从第(1) 款中删去“除本公约另有规定外”一语。

[撤回: 见下文第129 段。]

C. 第一委员会议事录

(一) 会议

1 2 8 . 第一委员会在1991年 4月12日第16次会议上审议了第13条。

(二) 审议情况

1 2 9 . 在第16次会议上, 西班牙撤回其修正案(A/CONF.152/C.1/L.22)。 澳大

利亚请求允许提交一项口头提案，但这一希望作为会议通过的《议事规则》第30条下述规定的例外的要求未获批准任何提案和修正案均应以书面形式正式提交，提案和修正案的副本应在不迟于讨论某提案或修正案的会议的前一天向所代表团散发。 贸易法委员会第13条的案文获得通过并提交起草委员会。

第 14 条

A. 贸易法委员会的案文

130 . 联合国国际贸易法委员会草拟的第14条案文如下：

“本公约的解释

“在解释本公约时，应考虑到公约的国际性质和促进其适用的统一。”

B. 修正案

131 . 没有针对第14条提出任何修正案。

C. 第一委员会议事录

(一) 会议

132 . 第一委员会在1991年4月15日第17次会议上审议了第14条。

(二) 审议情况

133 . 贸易法委员会第14条的案文获得通过并提交起草委员会。

第 20 条

A. 贸易法委员会的案文

134 . 联合国国际贸易法委员会草拟的第20条案文如下：

“保留”

“对本公约不得作任何保留”。

B. 修正案

1 3 5 . 针对第20条提出修正案的有荷兰(A/CONF.152/C.1/L.59)、比利时(A/CONF.152/C.1/L.30)和伊朗(A/CONF.152/C.1/L.60)。

1 3 6 . 这些修正案的内容如下：

(a) 荷兰(A/CONF.152/C.1/L.59)：

第20条改作如下：

“(1) 任何国家均可在签署、批准、接受、赞同或加入本公约时，声明它对本公约规则的适用仅限于对某些类别的运输港站经营人。

“(2) 不得对本公约作出其他保留。”

[被否决：见下文第138段。]

(b) 比利时(A/CONF.152/C.1/L.30)：

第20条改作如下：

“(1) 任何国家均可在签署、批准、接受、赞同或加入本公约时声明，如遇货物是存放在经营人对该货物不能行使有效控制的地点，则不适用本公约。

“(2) 对本公约不得作出任何其他保留。”

[被否决：见下文第138段。]

(c) 伊朗(A/CONF.152/C.1/L.60)：

第20条改作如下：

“对本公约不得做任何保留，但与一国的一项或多项国家法律明显抵触的情况例外。”

[被否决：见下文第138段。]

C. 第一委员会会议事录

(一) 会议

1 3 7 . 第一委员会在1991年 4月12日第16次会议上审议了第20条。

(二) 审议情况

138. 在第16次会议上，荷兰的修正案(A/CONF.152/C.1/L.59)以 5票赞成，18票反对，10票弃权被否决。比利时的修正案(A/CONF.152/C.1/L.30)以 3票赞成，21票反对，7票弃权被否决。伊朗伊斯兰共和国(A/CONF.152/C.1/L.60)的修正案以 2票赞成、23票反对，7票弃权被否决。贸易法委员会第20条的案文获得通过并提交起草委员会。

新条文

139. 联合王国建议(A/CONF.152/C.1/L.48)将下述新条文列入公约：

“合法管辖权

“依本公约规定提出的任何诉讼，依原告选择，只能提交下述法院一来处理，只要该法院是设在本公约的一个缔约国内：

“(a) [发生货物灭失、损坏或迟延交付][进行与运输有关的服务]所在地的法院；或者

“(b) 被告主要营业地的法院。”

140. 在1991年4月12日第16次会议上，该修正案被撤回。

三. 审议起草委员会提交的条款草案

141. 第一委员会在1991年4月15日第17次会议上审议了起草委员会提交第一委员会的《国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案》第1至第16条(A/CONF.152/C.1/L.62)。第一委员会将文件A/CONF.152/11中所列第1至第16条的案文提交全体会议。

F. 第二委员会的报告

文件A/CONF.152/10和Add.1

文件A/CONF.152/10

[原文：英文]

[1991年4月12日]

一. 导言

A. 提交报告

1. 第三次全体会议委托第二委员会审议国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案(A/CONF.152/5)的第17至19条和第21至25条。

2. 本文件载有第二委员会就审议交付给它的条款草案以及审议在其讨论期间提交给它的其他提案的情况向会议提交的报告。

B. 选举主席团成员

3. 1991年4月5日第四次全体会议一致选举Jelena Vilus女士(南斯拉夫)担任第二委员会的主席。第二委员会在1991年4月10日第二次会议上分别选举Ken Fujishita先生(日本)和Sylvia Strolz女士(奥地利)担任第二委员会的副主席和报告员。

C. 会议、工作安排和本报告的结构

(一) 会议

4. 第二委员会于1991年4月8日、10日、12日和15日期间共举行4次会议。

(二) 工作安排

5. 第二委员会在1991年4月8日第一次会议上通过了载于文件A/CONF.152/C.2/L.1中的临时议程。

6. 第二委员会的工作方式是逐条讨论所收到的各条的草案以及代表们在会议期间针对这些条款草案提出的修正案。第二委员会在对一条及其修正案进行

初步审议，并对修正案作出决定后，便将其提交起草委员会。第二委员会在审议了起草委员会提交给它的报告后，将经过审议的条款提交全体会议。

(三) 本报告的结构

7. 本报告按照下述安排介绍第二委员会就其所收到的各条开展工作的情况：

- (a) 由联合国国际贸易法委员会（贸易法委员会）起草的条文草案案文；
- (b) 修正案案文，并简要介绍所做处理的情况；
- (c) 第二委员会的议事录，共分两项：
 - (一) 会议
 - (二) 审议情况。

二. 第二委员会对国际贸易运输港站经营人 赔偿责任公约草案的审议

第17条

A. 贸易法委员会的案文

8. 联合国国际贸易法委员会的案文如下：

“第17条

“保存人

“联合国秘书长为本公约保存人。”

B. 修正案

9. 没有针对第17条提出任何修正案。

C. 第二委员会议事录

(一) 会议

10. 第二委员会在1991年4月8日第一次会议上审议了第17条。

(二) 审议情况

1 1 . 贸易法委员会第17条的案文获得通过并提交起草委员会。

第18条

A. 贸易法委员会的案文

1 2 . 联合国国际贸易法委员会的案文如下：

“第18条

“签字、批准、接受、赞同、加入

“(1) 本公约在联合国……会议闭幕会议上开放供签字，并在纽约联合国总部继续开放供所有国家签字，直至……为止。

“(2) 本公约须经签字国批准、接受或赞同。

“(3) 本公约从开放供签字之日起开放给所有非签字国加入。

“(4) 批准书、接受书、赞同书和加入书应交存联合国秘书长。”

B. 修正案

1 3 . 没有针对第18条提出任何修正案。

C. 第二委员会会议事录

(一) 会议

1 4 . 第二委员会在1991年4月8日第一次会议上审议了第18条。

(二) 审议情况

第(1)款

1 5 . 美国口头提议说，第(1)款应规定公约应开放至1992年4月30日。该项提议以14票赞成、无人反对获得通过。贸易法委员会第(1)款的案文获得通过并提交起草委员会。

第(2)至(4)款

16. 贸易法委员会第(2)至(4)款的案文获得通过并提交起草委员会。

第19条

A. 贸易法委员会的案文

17. 联合国国际贸易法委员会的案文如下：

“第19条
对领土单位的适用

“(1) 如果缔约国拥有两个或两个以上的领土单位，而各领土单位对本公约所规定的事项适用不同的法律制度，则该国得在签字、批准、接受、赞同或加入时声明本公约适用于该国全部领土单位或仅适用于其中的一个或数个领土单位，并且可以随时提出另一声明来取代其以前所做的声明。

“(2) 此种声明应通知保存人，并且明确地说明适用本公约的领土单位。

“(3) 如果根据按本条做出的声明，本公约适用于缔约国的一个或数个但不是全部领土单位，而一方当事人的营业地位于该缔约国内时，则为本公约的目的，该营业地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。

“(4) 如果缔约国没有按照本条第(1)款做出声明，则本公约适用于该国所有领土单位。”

B. 修正案

18. 加拿大针对第19条提出了修正案(A/CONF.152/C.2/L.7)。

19. 修正案的大意如下：

第(3)款

加拿大(A/CONF.152/C.2/L.7)：

第(3)款改作如下：

“(3) 如果根据按本条作出的一项声明，本公约适用于一缔约国的一个或数个但不是全部领土单位，则本公约仅在下述情况下适用：

(a) 与运输有关的服务系由其营业地位于本公约适用的领土单位内的某一经营人来进行，或者

(b) 如与运输有关的服务系在某一个此种领土单位内进行，
或者

(c) 按照国际私法的规定，与运输有关的服务须受本公约适用的领土单位的现行法律的约束。”

[通过：见下文第22段。]

C. 第二委员会会议事录

(一) 会议

20 . 第二委员会在1991年4月10日第二次会议上审议了第19条。

(二) 审议情况

第(1)款和第(2)款

21 . 贸易法委员会第(1)款和第(2)款的案文获得通过并提交起草委员会。

第(3)款

22 . 加拿大提出的修正案(A/CONF.152/C.2/L.7)以 9 票赞成， 1 票反对， 3 票弃权获得通过。经第二委员会修正的贸易法委员会第(3)款案文获得通过并提交起草委员会。 鉴于第(3)款修正案的目的是使之与贸易法委员会案文第 2 条一致，提请起草委员会使第(3)款与第一委员会通过的第 2 条保持一致。

第 4 款

23 . 贸易法委员会第(4)款的案文获得通过并提交起草委员会。

第21条

A. 贸易法委员会的案文

24 . 联合国国际贸易法委员会的案文如下：

“第 21 条

“声明的生效

“(1) 根据本公约规定在签字时做出的声明，须在批准、接受或赞同时加以

确认。

“ (2) 声明和声明的确认，应以书面提出，并应正式通知保存人。

“ (3) 声明在本公约对有关国家开始生效时同时生效。但是，保存人于此种生效后收到正式通知的声明，应于保存人收到声明之日起满六个月后的第一个月第一日起生效。

“ (4) 根据本公约规定做出声明的任何国家可以随时用书面正式通知保存人撤回该项声明。此种撤回于保存人收到通知之日起满六个月后的第一个月第一日起生效。”

B. 修正案

25 . 日本(A/CONF.152/C.2/L.6)和菲律宾(A/CONF.152/L.8)针对第21条提出了修正案。

26 . 这两项修正案的内容如下：

整个第21条

菲律宾(A/CONF.152/C.2/L.8)：

删去第21条。

[撤回：见下文第28段。]

第1款和第(4)款

日本(A/CONF.152/C.2/L.6)：

将“根据本公约”一语改为“根据第19条”。

[通过：见下文第29段。]

C. 第二委员会会议事录

(一) 会议

27 . 第二委员会在1991年4月10日第二次会议上审议了第21条。

(二) 审议情况

整个第21条

28 . 菲律宾关于删去第21条的提议(A/CONF.152/C.2/L.8)被撤回。提请起草委员会考虑颠倒第20条和第21条的顺序，以便使关于声明的生效的规定紧接在第19条之后。

第(1)款和第(4)款

29 . 日本提出的修正案以 9 票赞成、 5 票反对获得通过。 经第二委员会修正的该两项贸易法委员会的案文获得通过并提交起草委员会。

第(2)款和第(3)款

30 . 贸易法委员会第(2)款和第(3)款的案文获得通过并提交起草委员会。

第22条

A. 贸易法委员会的案文

31 . 联合国国际贸易法委员会的案文如下：

“第 22 条

“生效

“(1) 本公约在第五件批准书、接受书、赞同书或加入书交存之日起满一年后的第一个月第一日起生效。

“(2) 对于在第五件批准书、接受书、赞同书或加入书交存之日后始成为本公约缔约国的国家，本公约在以该国名义交存适当文书之日起满一年后的第一个月第一日起生效。

“(3) 各缔约国应对与运输经营人在本公约对该国生效之日起或生效之日后，接管的货物有关的服务适用本公约规定。”

B. 修正案

32 . 德国(A/CONF.152/C.2/L.4)和荷兰(A/CONF.152/C.2/L.4)针对第 (1)款分别提出了修正案。

33 . 这两项修正案的内容如下：

第(1) 款

德国(A/CONF.152/C.2/L.4)和荷兰(A/CONF.152/C.2/L.5)：

第22条第(1) 款中的“五”应改成“十五”。

[被否决：见下文第35段。]

C. 第二委员会会议事录

(一) 会议

34. 第二委员会在1991年4月8日第一次会议上审议了第22条。

(二) 审议情况

第(1) 款

35. 德国(A/CONF.152/C.2/L.4)和荷兰(A/CONF.152/C.2/L.5)提出的修正案以5票赞成、8票反对而被否决。贸易法委员会第(1)款的案文获得通过并提交起草委员会。

第(2) 和(3) 款

36. 贸易法委员会第(2) 和(3) 款的案文获得通过并提交起草委员会。

第23条

A. 贸易法委员会的案文

37. 联合国国际贸易法委员会案文如下：

“第23条 “修订和修正

“(1) 经本公约至少三分之一缔约国的要求，保存人应召开缔约国会议，以修订或修正公约。

“(2) 在本公约的修正案生效后交存的任何批准书、接受书、赞同书或加入书，视为适用于经修正的公约。”

B. 修正案

38. 没有针对第23条提出任何修正案。

C. 第二委员会会议事录

(一) 会议

39. 第二委员会在1991年4月8日第一次会议上审议了第23条。

(二) 审议情况

40. 贸易法委员会第23条的案文获得通过并提交起草委员会。

第24条

A. 贸易法委员会的案文

41. 联合国国际贸易法委员会的案文如下：

“第24条 “限额的修订

“(1) 在有至少四分之一的缔约国提出要求时，保存人应召开由每一缔约国各派一名代表组成的委员会的会议，审议在有下列情况之一时减少或增加第6条所述的限额。

“(2) 如果本公约在其开放供签字后五年以上才生效，保存人应在其生效后第一年内召开委员会会议。

“(3) 该委员会会议应在联合国国际贸易法委员会下一届会议的时间和地点举行。

“(4) 在确定应予修改限额，以及在确定应予修改而决定增减数额时，应考虑到在国际上确定的下列标准以及认为有关的其他标准：

- (a) 任何与运输有关的公约中经修订的赔偿限额的数额；
- (b) 经营人处理的货物的价值；
- (c) 与运输有关的服务费用；
- (d) 保险费率，其中包括货物保险、经营人的责任保险以及工人工伤保险；
- (e) 对货物灭失或损坏或交货迟延问题，判罚经营人赔偿的平均数额；
- (f) 电力、燃料及其他公用事业的费用。

“(5) 修正案应由委员会以出席并参加表决的成员三分之二的多数通过。

“(6) 自本公约开放签署之日起，在不到五年的期间内，不考虑根据本条提出的关于赔偿限额的任何修正案。

“(7) 按照第(5)款通过的任何修正案，应由保存人通知所有缔约国。在通知修正案后的18个月期限结束时，修正案应视为已获接受，除非在此期限内，在委员会通过该修正案时已成为缔约国的国家中至少有三分之一的国家通知保存人表示不接受该修正案。按照本款视为已获接受的修正案应于其被接受后满18个月时对所有的缔约国生效。

“(8) 不接受该修正案的缔约国亦应受其约束，除非该国至少在该修正案生效前一个月宣布退出本公约。这种退约应在修正案生效时生效。

“(9) 一项修正案已按照第(5)款通过但其18个月的接受期尚未届满的时间内成为本公约缔约国的国家，均应在该修正案生效时受该修正案的约束。在此期限后成为本公约缔约国的国家应受按照第(7)款已获接受的任何修正案的约束。

“(10) 适用的赔偿责任限额应为按照以上各款于导致灭失、损坏或迟延的事故发生之日有效的限额。”

B. 修正案

4 2 . 没有针对第24条提出任何修正案。

C. 第二委员会会议事录

(一) 会议

4 3 . 第二委员会在1991年4月8日第一次会议上审议了第24条。

(二) 审议情况

第(1)款

4 4 . 贸易法委员会第(1)款的案文获得通过并提交起草委员会。

第(2)款

4 5 . 大不列颠及北爱尔兰联合王国曾以口头形式提议删去第(2)款。该项提案后被撤回，贸易法委员会第(2)款的案文获得通过并提交起草委员会。

第(3)至(6)款

46. 贸易法委员会第(3)至(6)款的案文获得通过并提交起草委员会。

第(7)款

47. 伊朗伊斯兰共和国曾提议在第(7)款的结尾处添加一句话，其大意是，秘书长作为保存人应将依照第24条所作的修正正式生效的情况通报各缔约国。该项提案后被撤回，贸易法委员会第(7)款的案文获得通过并提交起草委员会。

第(8)至(10)款

48. 贸易法委员会第(8)至(10)款的案文获得通过并提交起草委员会。

第25条

A. 贸易法委员会的案文

49. 联合国国际贸易法委员会的案文如下：

“第25条

“退出

“(1) 缔约国可随时以书面通知保存人退出本公约。

“(2) 退出于保存人收到通知之日起满一年后的第一个月第一日起生效。如通知内规定一段更长时间，则退出于保存人收到通知后该段更长期间届满时起生效。”

B. 修正案

50. 没有针对第25条提出任何修正案。

C. 第二委员会会议事录

(一) 会议

51. 第二委员会在1991年4月8日第一次会议上审议了第25条。

152/C.2/L.9)。 第二委员会决定将这些条款的案文提交全体会议。

G. 第一委员会通过的国际贸易运输港站经营人
赔偿责任公约草案第 1 至 16 条

文件 A/CONF.152/11

[原文：英文]

[1991 年 9 月 15 日]

第 1 条

定义

在本公约中，

(a) “运输港站经营人”（下称“经营人”）是指在其业务过程中，于其控制下的某一区域内或在其有权出入或使用的某一区域内，负责接管国际运输的货物，以便对这些货物从事或安排从事与运输有关的服务的人。但是，凡属根据适用的有关货运的法律规则对此种货物负责的人，不视为经营人。

(b) 在货物组装于集装箱、货盘或类似的运输器具中时或经包装时，“货物”包括这类运输器具或包装，只要其不是由经营人所提供；

(c) “国际运输”是指在经营人接管货物时确定其启运地和目的地位于两个不同国家的任何货物运输；

(d) “与运输有关的服务”包括诸如堆存、仓储、装货、卸货、积载、平舱、隔垫和绑扎等服务；

(e) “通知”是指发出的一项通知，其所用形式应提供其中所载资料的记录；

(f) “请求”是指作出的一项请求，其所用形式应提供其中所载资料的记录。

第 2 条

适用范围

(1) 本公约在有下列情形之一时，适用于对国际运输的货物从事的与运输有关的服务；

(a) 从事与运输有关的服务的经营人的营业地位于一当事国内，或者

(b) 与运输有关的服务在一当事国内进行，或者

(c) 按照国际私法规则，与运输有关的服务受到一当事国法律的约束。

(2) 如果经营人有一个以上的营业地，则以与整个有关运输的服务关系最密切的营业地为其营业地。

(3) 如果经营人没有营业地，则以其惯常居住地为准。

第3条 责任期限

经营人从其接管货物之时起，至其向有权提货的人交付货物或将货物交由该人处理之时止，应对货物负责。

第4条 出具单据

(1) 经营人可以，具经客户要求时应该，在一段合理的时间内依经营人的选择：

(a) 在客户提交的列明货物的单据上签署并注明日期，以确认收到货物，或者，

(b) 出具一份经签署的列明货物的单据，确认收到货物和收到的日期，如能以合理的检查方法清点核实，还应说明货物的状况和数量。

(2) 如经营人不按照第(1)款(a)项或(b)项行事，则可以推定他所收到的货物表面状况良好，除非他证明并非如此。当经营人所从事的服务仅限于货物在运输手段间的立即转换时，不适用这类推定。

(3) 第(1)款所指的单据可以任何形式开具，但应能保存其中所载资料的记录。如客户与经营人已商定以电子技术进行联系，则第(1)款所指的单据可以用等同的电子数据交换电文来取代。

(4) 第(1)款所述的签署指手书签署、其传真或以任何其他手段作出的同等核证。

第5条 赔偿责任依据

(1) 如果在第3条规定经营人应对货物负责的期限内发生引起灭失、损坏或迟延的情事，则经营人应对由于货物灭失或损坏以及由于交货迟延所造成的损失负赔偿责任，除非他证明他本人、其受雇人或代理人、或经营人为了履行与运输有关的服务而利用其服务的其他人，已采取一切所能合理要求的措施来防止有关情事的发生及其后果。

(2) 如果经营人、其受雇人或代理人、或经营人为了履行与运输有关的服务而利用其服务的其他人，除未采取第(1)款所指的措施外，再加上另一原因而造成灭失、损坏或迟延，则经营人仅对因未采取措施而引起的那种灭失、损坏或迟

延所造成的损失负赔偿责任，但经营人须证明不能归因于未采取措施而造成的损失数额。

(3) 交货迟延，是指经营人未能在明确约定的时间内，或在无这种约定的情况下，未能在收到有权提货的人的交货要求后一段合理时间内，将货物交付给该人或交由该人处理。

(4) 如果经营人在明确约定的交货日期后连续30天的一段时间内，或在无这种约定的情况下，在收到有权提货的人的交货要求后连续30天的一段时间内，未能向有权提货的人交付货物或将货物交由其处理，则有权就货物灭失提出索赔的人即可视为货物已灭失。

第 6 条

赔偿责任限额

(1) (a) 经营人按照第 5 条的规定对由于货物灭失或损坏而引起的损失所负赔偿责任以灭失或损坏货物毛重每公斤不超过8.33记账单位的数额为限。

(b) 但是，若货物系海运或内陆水运后立即交给经营人，或者货物系由经营人交付或等交付后进行此类运输，则经营人按照第 5 条的规定对由于货物灭失或损坏而造成的损失所负赔偿责任以灭失或损坏货物毛重每公斤不超过2.75记账单位为限。 为本款的目的，海运和内陆水运包括港口内的提货和交货。

(c) 如部分货物的灭失或损坏影响到另一部分货物的价值，则在确定赔偿责任限额时，应计及遭受灭失或损坏的货物与其价值受到影响的货物加在一起的总重量。

(2) 经营人按照第 5 条的规定对交货迟延应负的赔偿责任，以相当于经营人就所迟交货物提供的服务所收费用两倍半的数额为限，但这一数额不得超过对包含该货物在内的整批货物所收费用的总和。

(3) 在任何情况下，经营人按照第(1)和第(2)款所承担的赔偿总额不应超过根据第 1 款规定就引起赔偿责任的货物全部灭失所确定的限额。

(4) 经营人可同意超过第(1)、第(2)和第(3)款所规定的赔偿责任限额。

第 7 条

对非约定索赔的适用

(1) 本公约规定的抗辩和赔偿责任限额适用于因货物发生灭失或损坏以及因

交货迟延而对经营人提起的任何诉讼，不论这种诉讼是基于合同、侵权或其他方面。

(2) 如果这种诉讼是针对经营人的受雇人或代理人，或经营人为履行与运输有关的服务而利用其服务的其他人，则该受雇人、代理人或其他人，如能证明他是在受经营人雇用和聘用的范围内行事，应有权引用经营人根据本公约可以援引的抗辩和赔偿责任限额。

(3) 除第8条规定者外，从经营人和从上款所指的任何受雇人、代理人或其他人取得的赔偿总额不得超过本公约规定的赔偿责任限额。

第8条

赔偿责任限额权利的丧失

(1) 如经证明货物灭失或损坏或迟延交付系因经营人本人或其受雇人可代理人有意造成这种灭失、损坏或迟延的行为或不行为所造成，或在明知会造成这种灭失、损失或迟延的情况下出于轻率的行为或不行为所造成，则经营人无权享受第6条规定的限制赔偿责任的权利。

(2) 虽有第7条第(2)款的规定，如经证明货物灭失、损坏或迟延系因经营人的受雇人或代理人或经营人为进行与运输有关的服务而利用其服务的其他人有意造成这种灭失、损坏或迟延的行为或不行为所造成，或在明知会造成这种灭失、损坏或迟延的情况下出于轻率的行为或不行为所造成，则该受雇人、代理人或其他人无权享受第6条规定的限制赔偿责任的权利。

第9条

关于危险货物的特别规则

如果向经营人交付危险货物时，没有按照在交付货物所在国适用的任何有关危险货物的法律或规章刷唛头、贴标签、包装或提供单证，且如果货物由经营人接管时，经营人并未以其他方式得知其危险性，则经营人有权：

- (a) 采取一切必要的预防措施，其中包括在货物对任何人或财产构成即刻危险时销毁货物、使其变成无害物品、或用其他任何合法手段加以处理，而不需因这些预防措施所造成的货物损坏或销毁而支付赔偿，并且
- (b) 向未根据这种适用的法律或规章履行义务，将货物的危险性质告诉他的人，收取他因采取(a)项所述措施而发生的全部费用的补偿。

第10条 对货物的担保权

(1) 经营人有权扣留货物，以便索取在他对货物负责期间及其后期间由他对货物进行的与运输有关的服务而应收取的费用和债款。 但本公约的任何规定并不影响根据适用的法律关于扩大经营人对货物的担保权的任何合同安排的效力。

(2) 如果对索偿数额已提供足够担保，或如已向双方同意的第三方或向经营人营业地所在国某一官方机构存入一笔相等金额的押金，则经营人无权扣留货物。

(3) 为了取得满足其索偿所需的金额，经营人有权在货物所在国法律允许范围内出售他已行使本条所定扣押权的全部或部分货物。 这一出售权不适用于为承运人或托运人以外的一方所有并有明白标志显示其所有人的集装箱、托盘或类似的运输或包装物件，但经营人对修理或改善集装箱、托盘或类似的运输或包装物件的费用提出的索赔除外。

(4) 在对货物行使任何出售权之前，经营人应作出合理努力将出售的意向通知货主、将货物交给经营人的人和有权向经营人提货的人。 经营人应当适当地报告出售货物所获收益减去经营人应得金额和合理出售费用后的结余情况。 出售权的所有其他方面应按照货物所在国法律行使。

第11条 灭失、损坏或迟延的通知

(1) 除非在不迟于经营人向有权提货人交货之日以后的第三个工作日，即将货物的灭失或损坏通知经营人，具体说明这种灭失或损坏的一般性质，则这一交货就是经营人按其依照第4条第(1)款(b)项出具的单据中所述情况交货的初步证据，如未出具这种单据，则是按完好状况交货的初步证据。

(2) 在灭失或损坏并非明显的情况下，如未在货物到达最终接受人之日以后连续15天内向经营人发出通知，但并不迟于向有权提货人交货之日后连续60天发出通知，第1款的规定相应地适用。

(3) 如果经营人向有权提货人交货时参与了对货物的检验或检查，则无需就检验或检查期间确定的灭失或损坏向经营人发出通知。

(4) 在货物实际发生灭失或有损坏或发生灭失或损坏之虞的情况下，经营人、承运人和有权提货的人必须相互给予对货物进行检查和清点的一切合理便利。

(5) 除非在向有权提货的人交货之日后连续21天内向经营人发出通知，否则对迟延交货造成的损失不予补偿。

第12条 诉讼时效

(1) 如未在两年期内提起司法或仲裁程序，根据本公约的任何诉讼即失去时效。

(2) 时效期限：

(a) 自经营人将全部或部分货物交给有权提货的人或将货物交由他支配之日开始，或

(b) 在货物全部灭失的情况下，自有权提出索赔要求的人收到经营人发出的关于货物灭失的通知之日开始，或自该索赔人可按第5条第(4)款规定将货物视为灭失之日开始，两者以先者为准。

(3) 时效期限开始之日不计入该期限内。

(4) 经营人可在时效期限内随时向索赔人发出通知，延长时效期限。该期限还可通过再次或多次通知予以继续延长。

(5) 即使在以上各款规定的时效期限届满后，承运人或另一人仍可对经营人提出追索诉讼，但此诉讼必须在对承运人或另一人提起的诉讼中承运人或另一人被判承担赔偿责任，或已给付据以提出诉讼的索赔后90天内提起，且须在对某一承运人或另一人提出的任何索赔可能导致对经营人提起追索诉讼时，在提出索赔后的一段合理时间内，已就提出索赔之事，向经营人发出了通知。

第13条 合同规定

(1) 除本公约另有规定外，经营人所签订的合同中或经营人依照第4条签署或出具的任何单据中的任何规定，只要直接或间接减损本公约的规定，均属无效。这种规定的无效并不影响包含这种规定在内的合同或单据中的其他条款的效力。

(2) 虽有上款的规定，经营人仍可同意增加其根据本公约承担的责任和义务。

第14条 本公约的解释

在解释本公约时，应考虑到公约的国际性质和促进其适用的统一的必要性。

第15条
国际运输公约

本公约并不改变根据对本公约当事国有约束力的关于国际货物运输的国际公约或根据该国使有关国际货物运输的公约生效的任何法律产生的任何权利或义务。

第16条
记帐单位

(1) 第6条所指记帐单位系国际货币基金组织确定的特别提款权。第6条所述数额应按判决之日或当事各方商定之日的本国货币值，以本国货币表示。作为国际货币基金组织成员国的当事国，其本国货币与特别提款权的换算应按照国际货币基金组织于该日生效的对其业务活动和交易所适用的计算方法计算。并非国际货币基金组织成员国的当事国，其本国货币与特别提款权的换算应以该国确定的方式计算。

(2) 上款最后一句中所述计算方式应以该当事国本国货币表示出最接近第6条以记帐单位表示的数额的实际价值。当事国必须在签署公约时或交存其批准书、接受书、赞同书或加入书时以及每当其换算方法有变动时，将其换算方式通知保存人。

H. 起草委员会编拟并由第二委员会核准的国际贸易运输港站
经营人赔偿责任公约草案第17至25条

文件A/CONF.152/12

最后条款

[原文：英文]

[1991年4月15日]

第17条
保存人

联合国秘书长为本公约保存人。

第18条
签字、批准、接受、赞同、加入

(1) 本公约在联合国国际贸易运输港站经营人赔偿责任会议的闭幕会议上开

放供签字，并在纽约联合国总部继续开放供所有国家签字，直至1992年 4月30日为止。

(2) 本公约须经签字国批准、接受或赞同。

(3) 本公约从开放供签字之日起开放给所有非签字国加入。

(4) 批准书、接受书、赞同书和加入书应交存联合国秘书长。

第 19 条 对领土单位的适用

(1) 如果一国拥有两个或两个以上的领土单位，而各领土单位对本公约所规定的事项适用不同的法律制度，则该国得在签字、批准、接受、赞同或加入时声明本公约适用于该国全国领土单位或仅适用于其中的一个或数个领土单位，并且可以随时提出另一声明来取代其以前所做的声明。

(2) 此种声明应明确地说明适用本公约的领土单位。

(3) 如果根据按本条作出的一项声明，本公约适用于一当事国的一个或数个但不是全部领土单位，则本公约仅在下述情况下适用：

(a) 与运输有关的服务系由其营业地位于本公约适用的领土单位内的某一经营人来进行，或者

(b) 与运输有关的服务系在本公约适用的某一领土单位内进行，或者

(c) 按照国际私法的规定，与运输有关的服务须受本公约适用的领土单位的现行法律的约束。

(4) 如果一国家并没有按照本条第(1)款做出声明，则本公约适用于该国所有领土单位。

第 20 条 声明的生效

(1) 按第19条规定在签字时作出的声明，须在批准、接受或赞同时加以确认。

(2) 声明和声明的确认，须以书面提出，并正式通知保存人。

(3) 声明在本公约对有关国家开始生效时同时生效。但是，保存人在公约对有关国家生效后收到正式通知的声明，则于保存人收到声明之日起满六个月后的第一个月第一日起生效。

(4) 按第19条规定作出声明的任何国家可以随时用书面正式通知保存人撤回该项声明。此种撤回于保存人收到通知之日起满六个月后的第一个月第一日起生效。

第 2 1 条

保留

- (1) 对本公约不得作任何保留。

第 2 2 条

生效

(1) 本公约在第五件批准书、接受书、赞同书或加入书交存之日起满一年后的第一个月第一日起生效。

(2) 对于在第五件批准书、接受书、赞同书或加入书交存之日后始成为本公约缔约国的国家，本公约在以该国名义交存适当文书之日起满一年后的第一个月第一日起生效。

(3) 各当事国应将本公约的规定适用于经营人对本公约于该国生效之日或生效之日后所接管的货物提供的与运输有关的服务。

第 2 3 条

修订和修正

(1) 经本公约至少三分之一当事国的要求，保存人应召开缔约国会议，以修订或修正公约。

(2) 在本公约的一项修正案生效后交存的任何批准书、接受书、赞同书或加入书，视为适用于经修正的公约。

第 2 4 条

限额的修订

(1) 在有至少四分之一的当事国提出要求时，保存人应召开由每一缔约国各派一名代表组成的委员会的会议，审议减少或增加第 6 条所述的限额。

(2) 如果本公约在其开放供签字后五年以上才生效，保存人应在其生效后第一年内召开委员会会议。

(3) 该委员会会议应在联合国国际贸易法委员会下一届会议的时间和地点举行。

(4) 在确定应予修改限额，以及在确定应予修改而决定增减数额时，应考虑在国际上确定的下列标准以及认为有关的其他标准：

- (a) 任何与运输有关的公约中经修订的赔偿限额的数额；
- (b) 经营人处理的货物的价值；
- (c) 与运输有关的服务费用；
- (d) 保险费率，其中包括货物保险、经营人的责任保险以及工人工伤保险；
- (e) 就货物灭失或损坏或交货迟延问题，判罚经营人赔偿的平均数额；以及
- (f) 电力、燃料及其他公用事业的费用。

(5) 修正案应由委员会以出席并参加表决的成员三分之二的多数通过。

(6) 自本公约开放供签字之日起，在不到五年的期间内，不考虑根据本条提出的有关赔偿责任限额的任何修正案。

(7) 按照第(5)款通过的任何修正案，应由保存人通知所有缔约国。在通知修正案后的18个月期限结束时，修正案即视为已获接受，除非在此期限内，在委员会通过该修正案时已成为当事国的国家中至少有三分之一的国家通知保存人表示不接受该修正案。按照本款视为已获接受的修正案于其被接受后满18个月时对所有的当事国生效。

(8) 不接受该修正案的当事国亦得受其约束，除非该国至少在该修正案生效前一个月宣布退出本公约。这种退约在修正案生效时生效。

(9) 在一项修正案已按照第(5)款通过但其18个月的接受期尚未届满的时间内成为本公约当事国的国家，均在该修正案生效时受该修正案的约束。在此期限后成为本公约当事国的国家受到按照第(7)款已获接受的任何修正案的约束。

(10) 适用的赔偿责任限额应为按照以上各款于导致灭失、损坏或迟延的事故发生之日有效的限额。

第 25 条

退出

(1) 当事国可随时以书面通知保存人退出本公约。

(2) 在不违反第24条第(8)款的情况下，退出于保存人收到通知之日起满一年后的第一个月第一日起生效。如通知内规定一段更长时间，则退出于保存人收到通知后该段更长期间届满时起生效。

一千九百九十一年四月 日订于维也纳，正本一份，其阿拉伯文本、中文本、英文本、法文本、俄文本和西班牙文本具有同等效力。

下列全权代表，经各自政府正式授权，在本公约上签字，以昭信守。

I. 起草委员会编拟或核准的国际贸易运输港站
经营人赔偿责任公约草案条文

1. 第一委员会至1991年4月8日止通过的
对第1、3、4、5、6条的修改

文件A/CONF.152/DC/L.2

[原文: 英文]
[1991年4月9日]

1. 第1条(a)项第二句修改如下:

“但是, 凡身为承运人的人不应视为经营人。”

2. 第4条第(3)款内的“(b)项”两字删去。

3. 第4条第(3)款内, 参照《1990年贸易术语解释通则》, 再增加一句如下:

“如客户与经营人已商定以电子技术进行联系, 则第(1)款所指的单据
可以用相同的电子数据交换的电文来取代。”

4. 第4条第(4)款以《联合国国际汇票和国际期票公约》第5条(k)项的
案文来取代, 改为:

“签署”指手书签署、其传真或以任何其他手段作出的同等核证。

5. A/CONF.152/C.1/L.20 所载西班牙的提案提交起草小组审议。

6. 通过了A/CONF.152/C.1/L.27 所载新的第6条第(1)款(c)项。

2. 第1、3、4、5条

文件A/CONF.152/DC/L.3

[原文: 英文]
[1991年4月10日]

第1条
定义

在本公约中,

(a) “运输港站经营人”(下称“经营人”)是指在其业务过程中, 于其控制下的某一区域内或在其有权出入或使用的某一区域内, 负责接管国际运输的货物, 以便对这些货物从事或安排进行与运输有关的服务的人。但是, 凡是身为承运人的人, 不应视为经营人;

(b) 在货物组装于集装箱、货盘或类似的运输器具中时或经包装时, “货物”包括这类运输器具或包装, 只要其不是由经营人所提供;

(c) “国际运输”是指在经营人接管货物时确定其启运地和目的地位于两个不同国家的任何货物运输；

(d) “与运输有关的服务”包括诸如堆存、仓储、装货、卸货、积载、平舱、隔垫和绑扎服务；

(e) “通知”是指提出的一项通知，其所有形式应提供其中所载资料的记录；

(f) “请求”是指作出的一项请求，其所有形式应提供其中所载资料的记录。

第 3 条 责任期限

经营人从其接管货物之时起，至其向有权提货的人交付货物或将货物交由该人处理之时止，应对货物负责。

第 4 条 出具单据

(1) 经营人可以，或经客户要求时应该，在一段合理的时间内依经营人的选择：

(a) 在客户提交的列明货物的单据上签署并注明日期，以确认收到货物，或者，

(b) 出具一份经签署的列明货物的单据，确认收到货物和收到的日期，如能以合理的检查方法清点核实，还应说明货物的状况和数量。

(2) 如经营人不按照第 1 款(a) 项或(b) 项行事，则可以推定他所收到的货物表面状况良好，除非有相反的证明。当经营人所从事的服务仅限于货物在运输手段间的立即转移时，不适用这类推定。

(3) 第 1 款所指的单据可以任何形式开具，但应能保存其中所载资料的记录。如客户与经营人已商定以电子技术进行联系，则第(1) 款所指的单据可以用等同的电子数据交换电文来取代。

(4) 第(1) 款所述的签署指手书签署、其传真或以任何其他手段作出的同等核证。

第 5 条 赔偿责任依据

(1) 如果在第 3 条规定经营人应对货物负责的期限内发生引起灭失、损坏或

迟延的情事，则经营人应对货物灭失或损坏所造成的损失以及交货迟延负赔偿责任，除非他证明他本人、其受雇人或代理人、或经营人为了履行与运输有关的服务而利用其服务的其他人，已采取一切所能合理要求的措施来防止有关情事的发生及其后果。

(2) 如果在经营人、其受雇人或代理人、或经营人为了履行与运输有关的服务而利用其服务的其他人未采取第(1)款所述的措施以外，再加上另一原因而造成灭失、损坏或迟延，则经营人仅对因未采取措施而引起的那种灭失、损坏或迟延所造成的损失负赔偿责任，但经营人须证明不能归因于未采取措施而造成的损失数额。

(3) 交货迟延，是指经营人未能在明确约定的时间内，或在无这种约定的情况下，未能在接到有权提货的人的交货要求后一段合理时间内，将货物交付给该人或交由该人处理。

(4) 如果经营人在明确约定的交货日期后连续30天的一段时间内，或在无这种约定的情况下，在接到有权提货的人的交货要求后连续30天的一段时间内，未向有权提货的人交付货物或将货物交由其处理，则有权就货物灭失提出索赔的人即可视为货物已灭失。

3. 第二委员会通过的 对第18、19、21、23和25条的修改

文件A/CONF.152/DC/L.4

[原文：英文]

[1991年 4月10日]

1. 第18条第(1)款应指明会议举行闭幕会议的日期以及本公约将继续开放供签字，直至1992年 4月30日止。

2. 第19条第(3)款改作如下：

“(3) 如果根据按本条作出的一项声明，本公约适用于一缔约国的一个或数个但不是全部领土单位，则本公约仅在下述情况下适用：

(a) 与运输有关的服务系由其营业地位于本公约适用的领土单位内的某一经营人来进行，或者

(b) 如与运输有关的服务系在某一个此种领土单位内进行，或者

(c) 按照国际私法的规定，与运输有关的服务须受本公约适用的领土单位的现行法律的约束。

3. 第二委员会请起草委员会使第19条第(3)款与经由第一委员会通过的第

2 条相一致。

4 . 将第21条第(1) 和(4) 款中的“根据本公约规定做出的”字样改成“按第19条规定作出的”。

5 . 第二委员会中有人建议考虑将第20条和第21条的位置互换, 以便使关于声明的生效的规定紧接在第19条之后。

6 . 建议在第23条第(1) 款中增加措词, 提及第24条第(6) 款的规定, 因第24条第(6) 款规定自本公约开放签署之日起五年内不得提出关于赔偿限额的修正案, 这项限制并非一般地适用于修正案的提出。

7 . 建议在第25条第(2) 款内包含有提及第24条第(8) 款的措词, 因第24条第(8) 款似乎是一种例外情况, 不适用第25条第(2) 款关于退约生效日期的规定。

8 . 公约末尾的格式条款应写明本公约获得通过的地点(维也纳) 和日期。

4 . 第 4、6 至 9、17、18、21至25条

文件A/CONF.152/DC/L.5

[原文: 英文]

[1991年 4月10日]

第 4 条 出具单据

(1) 经营人可以, 或经客户要求时应该, 在一段合理的时间内依经营人的选择:

(a) 在客户提交的列明货物的单据上签署并注明日期, 以确认收到货物, 或者,

(b) 出具一份经签署的更明货物的单据, 确认收到货物和收到的日期, 如能以合理的检查方法清点核实, 还应说明货物的状况和数量。

(2) 如经营人不按照第1款(a) 项或(b) 项行事, 则可以推定他所收到的货物表面状况良好, 除非他证明并非如此。 当经营人所从事的服务仅限于货物在运输手段间的立即转移时, 不适用这类推定。

(3) 第1款所指的单据可以任何形式开具, 但应能保存其中所载资料的记录。如客户与经营人已商定以电子技术进行联系, 则第(1) 款所指的单据可以用等同的电子数据交换电文来取代。

* 包含文件A/CONF.152/DC/L.6/Corr.1, 发文日期1991年 4月11日(只有英文本)。

第 6 条

赔偿责任限额

(1) (a) 经营人按照第 5 条的规定对由于货物灭失或损坏而引起的损失所负赔偿责任以灭失或损坏货物毛重每公斤不超过 8.33 记账单位的数额为限。

(b) 但是，若货物系海运或内陆水运后立即交给经营人，或者货物系由经营人交付或待交付后进行此类运输，则经营人按照第 5 条的规定对由于货物灭失或损坏而造成的损失所负赔偿责任以灭失或损坏货物毛重每公斤不超过 2.75 记账单位为限。为本款的目的，海运和内陆水运包括港口内的提货和交货。

(c) 如部分货物的灭失或损坏影响到另一部分货物的价值，则在确定赔偿责任限额时，应计及遭受灭失或损坏的货物与其价值受到影响的货物加在一起的总重量。

(2) 经营人按照第 5 条的规定对交货迟延应负的赔偿责任，以相当于经营人就所迟交货物提供的服务所收费用两倍半的数额为限，但这一数额不得超过对包含该货物在内的整批货物所收费用的总和。

(3) 在任何情况下，经营人按照第(1)和第(2)款所承担的赔偿总额不应超过根据第 1 款规定就引起赔偿责任的货物损失所确定的限额。

(4) 经营人可同意超过第(1)、第(2)和第(3)款所规定的赔偿责任限额。

第 7 条

对非约定索赔的适用

(1) 本公约规定的抗辩和赔偿责任限额适用于因经营人依本公约负责的货物发生灭失或损坏以及因交货迟延而对经营人提起的任何诉讼，不论这种诉讼是基于合同、侵权行为或其他原因。

(2) 如果这种诉讼是针对经营人的受雇人或代理人，或经营人为履行与运输有关的服务而利用其服务的其他人，则该受雇人、代理人或其他人，如能证明他是在受经营人雇请的范围内行事，应有权引用经营人根据本公约可以援引的抗辩和赔偿责任限额。

(3) 除第 8 条规定者外，从经营人和从上款所指的任何受雇人、代理人或其他人取得的赔偿总额不得超过本公约规定的赔偿责任限额。

第8条

赔偿责任限额权利的丧失

(1) 如经证明货物灭失或损坏或迟延交付系因经营人本人或其受雇人或代理人有意造成这种灭失、损坏或迟延的行为或不行为所造成，或在明知会造成这种灭失、损坏或迟延的情况下出于轻率的行为或不行为所造成，则经营人无权享受第6条规定的限制赔偿责任的权利。

(2) 虽有第7条第(2)款的规定，如经证明货物灭失、损坏或迟延系因经营人的受雇人或代理人或经营人为进行与运输有关的服务而利用其服务的其他人有意造成这种灭失、损坏或迟延的行为或不行为所造成，或在明知会造成这种灭失、损坏或迟延的情况下出于轻率的行为或不行为所造成，则该受雇人、代理人或其他人无权享受第6条规定的限制赔偿责任的权利。

第9条

关于危险货物的特别规则

如果向经营人交付危险货物时没有按照在交付货物所在国适用的任何有关危险货物的法律或规章进行刷唛头、贴标签、包装或提供单证，且如果货物由经营人接管时，经营人并未以其他方式得知其危险性，则经营人有权：

- (a) 采取一切必要的预防措施，其中包括在货物对任何人或财产构成即刻危险时销毁货物，或使其变成无害物品、或用其他任何合法手段加以处理，而不需因这些预防措施所造成的货物损坏或销毁而支付赔偿，并且
- (b) 从没有根据这种适用的法律或规章履行义务将货物的危险性质告诉他的人处收取他因采取(a)项所述措施而发生的全部费用的补偿。

最后条款

第17条

保存人

联合国秘书长为本公约保存人

第18条

签字、批准、接受、赞同、加入

(1) 本公约在联合国国际贸易运输港站经营人赔偿责任会议的闭幕会议上开

放供签字，并在纽约联合国总部继续开放供所有国家签字，直至1992的 4月30日为止。

(2) 本公约须经签字国批准、接受或赞同。

(3) 本公约从开放供签字之日起开放给所有非签字国加入。

(4) 批准书、接受书、赞同书和加入书应交存联合国秘书长。

第21条

声明的生效

(1) 按第19条规定在签字时作出的声明，须在批准、接受或赞同时加以确认。

(2) 声明和声明的确认，须以书面提出，并正式通知保存人。

(3) 声明在本公约对有关国家开始生效时同时生效。但是，保存人在公约对有关国家生效后收到正式通知的声明，则于保存人收到声明之日起满六个月后的第一个月第一日起生效。

(4) 按第19条规定作出声明的任何国家可以随时用书面正式通知保存人撤回该项声明。此种撤回于保存人收到通知之日起满六个月后的第一个月第一日起生效。

第22条

生效

(1) 本公约在第五件批准书、接受书、赞同书或加入书交存之日起满一年后的第一个月第一日起生效。

(2) 对于在第五件批准书、接受书、赞同书或加入书交存之日后始成为本公约缔约国的国家，本公约在以该国名义交存适当文书之日起满一年后的第一个月第一日起生效。

(3) 各缔约国应在本公约对其生效之日起或生效之日后，对与运输经营人接管的货物有关的服务适用本公约规定。

第23条

修订和修正

(1) 经本公约至少三分之一缔约国的要求，保存人应召开缔约国会议，以修订或修正公约。

(2) 在本公约的一项修正案生效后交存的任何批准书、接受书、赞同书或加

入书，视为适用于经修正的公约。

第24条 限额的修订

(1) 在有至少四分之一的缔约国提出要求时，保存人应召开由每一缔约国各派一名代表组成的委员会的会议，审议减少或增加第6条所述的限额。

(2) 如果本公约在其开放供签字后五年以上才生效，保存人应在其生效后第一年内召开委员会会议。

(3) 该委员会会议应在联合国国际贸易法委员会下一届会议的时间和地点举行。

(4) 在确定应否修改限额，以及在确定应予修改而决定增减数额时，应考虑到在国际上确定的下列标准以及认为有关的其他标准：

- (a) 任何与运输有关的公约中经修订的赔偿限额的数额；
- (b) 经营人处理的货物的价值；
- (c) 与运输有关的服务费用；
- (d) 保险费率，其中包括货物保险、经营人的责任保险以及工人工伤保险；
- (e) 就货物灭失或损坏或交货迟延问题，判罚经营人赔偿的平均数额；
- (f) 电力、燃料及其他公用事业的费用。

(5) 修正案应由委员会以出席并参加表决的成员三分之二的多数通过。

(6) 自本公约开放签署之日起，在不到五年的期间内，不考虑根据本条提出的关于赔偿限额的任何修正案。

(7) 按照第(5)款通过的任何修正案，应由保存人通知所有缔约国。在通知修正案后的18个月期限结束时，修正案即视为已获接受，除非在此期限内，在委员会通过该修正案时已成为缔约国的国家中至少有三分之一的国家通知保存人表示不接受该修正案。按照本款视为已获接受的修正案于其被接受后满18个月时对所有的缔约国生效。

(8) 不接受该修正案的缔约国亦得受其约束，除非该国至少在该修正案生效前一个月宣布退出本公约。这种退约在修正案生效时生效。

(9) 一项修正案已按照第(5)款通过但其18个月的接受期尚未届满的时间内成为本公约缔约国的国家，均在该修正案生效时受该修正案的约束。在此期限后成为本公约缔约国的国家受到按照第(7)款已获接受的任何修正案的约束。

(10) 适用的赔偿责任限额应为按照以上各款于导致灭失、损坏或迟延的事故发生之日有效的限额。

第25条
退出

(1) 缔约国可随时以书面通知保存人退出本公约。

(2) 在不违反第24条第(8)款的情况下,退出于保存人收到通知之日起满一年后的第一个月第一日起生效。如通知内规定一段更长时间,则退出于保存人收到通知后该段更长期间届满时起生效。

一千九百九十一年四月 日订于维也纳,正本一份,其阿拉伯文本、中文本、英文本、法文本、俄文本和西班牙文本具有同等效力。

下列全权代表,经各自政府正式授权,在本公约上签字,以资证明。

5. 第二委员会通过对第19条和第21条的修改

文件A/CONF.152/DC/L.6

[原文: 英文]

[1991年4月12日]

第二委员会在通过报告时有代表提出,对第21条第(1)款的修正,使之具体提及按第19条规定作出的声明,这造成了第19条第(2)款和第21条第(2)款发生重叠,这两处都对按第19条规定作出的声明规定了正式的要求。因此,对第19条和第21条提出了下述措辞修改建议:

- (一) 第19条第(2)款中在“通知”二字之前增加“书面”二字;
- (二) 第21条第(2)款去掉开头的“声明和”三个字后把整句移到第(1)款中,作为第(1)款的第二句。

J. 向全体会议提出的提案和修正案

中 国

文件A/CONF.152/L.2

[原文: 英文]

[1991年4月12日]

《公约》的题目

应将《公约》草案的题目改为:“国际货物运输港站经营人赔偿责任公约”。

中 国

文件A/CONF.152/L.3

[原文：中文]

[1991年4月12日]

第9条

1. 建议在第9条中仿照《汉堡规则》第13条第(4)款增列下述(c)项：

“ (c)如本条 (a)项的规定不适用或不能加以援引，而危险货物对生命或财产构成实际危险时，可视情况需要，将货物移走、销毁、或使其变成无害物而不需支付赔偿”。

2. 如不能增列上项规定，则建议对 (a)项作如下修正：

(一) 在“采取一切预防措施”一语之后插入“和应急措施”字样；

(二) 在“构成即刻危险”一语之后插入“或构成实际危险”一语；

(三) 将“因这些预防措施所造成的”一语改成“因这些措施所造成的”。

荷兰和大不列颠及北爱尔兰联合王国

文件A/CONF.152/L.4

[原文：英文]

[1991年4月15日]

第22条第(1)款

提议将第 (1)款中的“第五件”改为“第十件”。

澳大利亚、德国、意大利和日本

文件A/CONF.152/L.5

[原文：英文]

[1991年4月15日]

第1条(a)项

第1条 (a)项第二句应为：

“但是，根据适用于货运的法律规则身为承运人的人，不应视为经营人。”

中国、墨西哥、西班牙、苏维埃社会主义共和国
联盟和美利坚合众国

文件A/CONF.152/L.6

[原文：英文]

[1991年4月16日]

序言

各缔约国：

考虑到在国际运输的货物既非由承运人看管又非由货主权益看管，而是由国际贸易运输港站经营人看管时，适用于这类货物的法律制度的不确定性造成了种种问题；

意欲为这类货物在由运输港站经营人看管而不受源自适用于各种运输方式的公约的运输法律管辖期间所发生的灭失、损坏或迟延制定赔偿责任统一规则，以为货物的流动提供便利；

重申坚信逐渐协调和统一国际贸易法以减少或消除国际贸易交往上的法律障碍，特别是影响发展中国家的那些障碍，将大有助于各国在平等、公正和互利的基础上进行普遍经济合作，消除国际贸易方面的歧视，从而为各国人民谋求福利。

美利坚合众国

文件A/CONF.152/L.7

[原文：英文]

[1991年4月16日]

第21条

建议采用下列第21条案文：

“ (1) 当事国可确定不对其权利和赔偿责任由关于货物运输的适用法律规则确定的装卸人适用本公约的规定。

(2) 对公约不得作任何其他保留。”

联合国国际贸易运输港站
经营人赔偿责任会议最后文件和
联合国国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约

文件A/CONF.152/13

1. 联合国大会审议了联合国国际贸易法委员会1989年第二十二届会议工作报告(A/44/17)第二章及该报告载有国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案的附件一,在1989年12月4日第44/33号决议中决定于1991年4月2日至19日在维也纳召开一次全权代表国际会议,以审议委员会编写的公约草案并将其工作成果体现在一项国际贸易运输港站经营人赔偿责任国际公约中。

2. 联合国国际贸易运输港站经营人赔偿责任会议于1991年4月2日至19日在奥地利维也纳举行。

3. 下列四十八个国家出席了会议:阿根廷、澳大利亚、奥地利、比利时、玻利维亚、巴西、保加利亚、白俄罗斯苏维埃社会主义共和国、加拿大、智利、中国、丹麦、埃及、芬兰、法国、加蓬、德国、几内亚、印度、印度尼西亚、伊朗(伊斯兰共和国)、伊拉克、以色列、意大利、日本、莱索托、阿拉伯利比亚民众国、墨西哥、摩洛哥、荷兰、尼日利亚、阿曼、菲律宾、大韩民国、沙特阿拉伯、西班牙、瑞典、瑞士、泰国、土耳其、乌克兰苏维埃社会主义共和国、苏维埃社会主义共和国联盟、阿拉伯联合酋长国、大不列颠及北爱尔兰联合王国、美利坚合众国、越南、也门和南斯拉夫。

4. 大会请秘书长根据1974年11月22日大会第3327(XXIX)号决议和1976年12月20日第31/152号决议,邀请已获得大会长期有效的邀请,以观察员身份参加大会各届会议以及大会主持召开的所有国际会议工作的各组织代表;根据1974年12月10日大会第3280(XXIX)号决议,邀请得到非洲统一组织承认的该区域各民族解放运动的代表以观察员身份参加会议,并邀请各专门机构和国际原子能机构及联合国有关机构和其他有关国际组织派观察员出席会议。此外,还邀请有关的非政府组织派观察员出席会议。

下列政府间组织和非政府组织接受了邀请并派观察员出席了会议:

联合国秘书处

联合国贸易和发展会议

联合国环境规划署

专门机构

国际海事组织

其他政府间组织

莱茵河航运中央委员会

国际铁路运输政府间组织

国际统一私法协会

阿拉伯国家联盟

解放运动

阿扎尼亚泛非主义者大会

非政府组织

阿根廷—乌拉圭商法研究所

欧洲托运人理事会

拉丁美洲和加勒比国家货运协会联合会

国际集装箱出租人协会

国际航空运输协会

国际港埠协会

国际航运协会

国际海事委员会

国际公路运输联盟

国际海运保险联合会

开罗国际商事仲裁区域中心

5. 会议选举José María Abascal先生（墨西哥）担任主席。

6. 会议选举以下国家的代表担任副主席：阿根廷、澳大利亚、比利时、保加利亚、白俄罗斯苏维埃社会主义共和国、中国、埃及、加蓬、伊朗（伊斯兰共和国）、意大利、日本、摩洛哥、尼日利亚、菲律宾、西班牙、瑞典、泰国、苏维埃社会主义共和国联盟、南斯拉夫。

7. 会议设立了下列委员会：

总务委员会

主席：会议主席

成员：会议主席和副主席、第一委员会和第二委员会主席、起草委员会主席。

第一委员会

主席：Jean-Paul Beraudo先生（法国）

副主席：Mahmoud Soliman先生（埃及）

报告员：Abbas Safarian Nematabad先生（伊朗伊斯兰共和国）

第二委员会

主席：Jelena Vilus女士（南斯拉夫）

副主席：Ken Fujishita先生（日本）

报告员：Sylvia Strolz女士（奥地利）

起草委员会

主席：P.C.Rao 先生（印度）

成员：中国、埃及、法国、德国、几内亚、墨西哥、摩洛哥、尼日利亚、菲律宾、西班牙、乌克兰苏维埃社会主义共和国、苏维埃社会主义共和国联盟、大不列颠及北爱尔兰联合王国、美利坚合众国。

全权证书委员会

主席：Ross Hornby 先生（加拿大）

成员：阿根廷、加拿大、中国、几内亚、伊朗（伊斯兰共和国）、莱索托、墨西哥、乌克兰苏维埃社会主义共和国和美利坚合众国。

8 . 主管联合国法律事务厅法律事务的副秘书长兼法律顾问Carl-August Fleischhauer先生代表联合国秘书长出席会议。 联合国法律事务厅国际贸易法处处长Eric E.Bergsten 先生担任执行秘书。

9 . 大会在关于召开会议的1989年12月 4日第44/33 号决议中，请会议将联合国国际贸易法委员会第二十二届会议工作报告附件一(A/CONF.152/5)中所载国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案，作为审议国际贸易运输港站经营人赔偿责任的基础。

10 . 会议将国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案第 1至16条和第20条案文委托第一委员会负责。 会议将公约草案第17至19条和第21至25条的案文委托第二委员会负责。

11 . 根据会议简要记录(A/CONF.152/SR.1-8)、第一委员会简要记录(A/CONF.152/C.1/SR.1-18) 及报告(A/CONF.152/9)和第二委员会简要记录(A/CONF.152/C.2/SR.1-4) 及报告(A/CONF.152/10和Add.1)中所记录的审议情况，会议拟定了联合国国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约。

12 . 案文载于本最后文件附件中的该项公约，于1991年4 月17日通过并在本会议1991年4 月19日的闭幕会议上开放供签字，并将在联合国纽约总部继续开放供签字，直至1992年4 月30日为止。公约还于1991年4 月19日开放供加入。

13 . 该项公约交由联合国秘书长保存。

公元一千九百九十一年四月十九日订于奥地利维也纳，正本一份，其阿拉伯文、中文、英文、法文、俄文和西班牙文文本均具有同等效力。

下列全权代表在本最后文件上签字，以昭信守。

主席

执行秘书

附件

联合国国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约

序言

各缔约国：

重申坚信逐渐协调和统一国际贸易法以减少或消除国际贸易交往中的法律障碍，特别是影响发展中国家的那些障碍，将在很大程度上有助于各国在平等、公正和互利的基础上进行普遍经济合作，消除国际贸易方面的歧视，从而为各国人民谋求福利；

考虑到在国际运输中的货物既非由承运人接管又非由货主接管，而是由国际贸易运输港站经营人接管时，因适用这类货物的法律制度的不确定性而造成的问题；

意欲为这类货物在由运输港站经营人接管而又不受源自适用于各种运输方式的公约的运输法律管辖时所发生的灭失、损坏或交货迟延而制定赔偿责任的统一规则，以期有利于货物的流动，

兹协议如下：

第 1 条

定义

在本公约中，

(a) “运输港站经营人”（下称“经营人”）是指在其业务过程中，于其控制下的某一区域内或在其有权出入或使用的某一区域内，负责接管国际运输的货物，以便对这些货物从事或安排从事与运输有关的服务的人。但是，凡属根据适用于货运的法律规则身为承运人的人，不视为经营人；

(b) 在货物组装于集装箱、托盘或类似的运输器具中时或经包装时，“货物”包括这类运输器具或包装，只要其不是由经营人所提供；

(c) “国际运输”是指在经营人接管货物时确定其启运地和目的地位于两

个不同国家的任何货物运输；

(d) “与运输有关的服务”包括诸如堆存、仓储、装货、卸货、积载、平舱、隔垫和绑扎等服务；

(e) “通知”是指发出的一项通知，其所用形式应提供其中所载资料的记录；

(f) “请求”是指作出的一项请求，其所用形式应提供其中所载资料的记录。

第 2 条 适用范围

(1) 本公约在有下列情形之一时，适用于对国际运输的货物从事的与运输有关的服务：

(a) 从事与运输有关的服务的经营人的营业地位于一当事国内，或者

(b) 与运输有关的服务在一当事国内进行，或者

(c) 按照国际私法规则，与运输有关的服务受到一当事国法律的制约。

(2) 如果经营人有一个以上的营业地，则以与整个有关运输的服务关系最密切的营业地为其营业地。

(3) 如果经营人没有营业地，则以其惯常居所为准。

第 3 条 责任期限

经营人从其接管货物之时起，至其向有权提货的人交付货物或将货物交由该人处理之时止，应对货物负责。

第 4 条 出具单据

(1) 经营人可以，且应客户要求时须，在一段合理的时间内依经营人的选择：

(a) 在客户提交的列明货物的单据上签署并注明日期，以确认收到货物，或者，

(b) 出具一份经签署的列明货物的单据，确认收到货物和收到的日期，如能以合理的检查方法清点核实，还应说明货物的状况和数量。

(2) 如经营人不按照第(1)款(a)项或(b)项行事，则可以推定他所收到的货物表面状况良好，除非他证明并非如此。当经营人所从事的服务仅限于货物在运输方式间的立即转移时，不适用这类推定。

(3) 第(1)款所指的单据可以任何形式开具，但应能保存其中所载资料的记录。如客户与经营人已商定以电子技术进行联系，则第(1)款所指的单据可以用相应的电子数据交换电文来取代。

(4) 第(1)款所述的签署指手书签署、其传真或以任何其他方式作出的相应证明。

第 5 条 赔偿责任依据

(1) 如果在第 3 条规定的经营人应对货物负责的期限内发生引起灭失、损坏或迟延的情事，则经营人应对由于货物灭失或损坏以及交货迟延所造成的损失负赔偿责任，除非他证明他本人、其受雇人或代理人或经营人为了履行与运输有关的服务而利用其服务的其他人，已采取一切所能合理要求的措施来防止有关情事的发生及其后果。

(2) 如果经营人、其受雇人或代理人或经营人为了履行与运输有关的服务而利用其服务的其他人，未采取第(1)款所指的措施，而又由另一原因造成灭失、损坏或迟延，则经营人仅对因未采取措施而引起的那种灭失、损坏或迟延所造成的损失负赔偿责任，但经营人须证明不能归因于未采取措施而造成的损

失的数额。

(3) 交货迟延,是指经营人未能在明确约定的时间内,或在无这种约定的情况下,未能在收到有权提货的人的交货要求后一段合理时间内,将货物交付给该人或交由该人处理。

(4) 如果经营人在明确约定的交货日期后连续 30 天的一段时间内,或在无这种约定的情况下,在收到有权提货的人的交货要求后连续 30 天的一段时间内,未能向有权提货的人交付货物或将货物交由其处理,则有权就货物灭失提出索赔的人即可将该货物视为灭失。

第 6 条

赔偿责任限额

(1) (a) 经营人按照第 5 条的规定对由于货物灭失或损坏而引起的损失所负赔偿责任以灭失或损坏货物的毛重每公斤不超过 8.33 记账单位的数额为限。

(b) 但是,若货物系海运或内陆水运后立即交给经营人,或者货物系由经营人交付或待交付后进行此类运输,则经营人按照第 5 条的规定对由于货物灭失或损坏而造成的损失所负赔偿责任以灭失或损坏货物的毛重每公斤不超过 2.75 记账单位为限。为本款的目的,海运和内陆水运包括港口内的提货和交货。

(c) 如部分货物的灭失或损坏影响到另一部分货物的价值,则在确定赔偿责任限额时,应计及遭受灭失或损坏的货物与其价值受到影响的货物加在一起的总重量。

(2) 经营人按照第 5 条的规定对交货迟延应负的赔偿责任,以相当于经营人就所迟交货物提供的服务所收费用两倍半的数额为限,但这一数额不得超过对包含该货物在内的整批货物所收费用的总和。

(3) 在任何情况下,经营人按照第(1)和第(2)款所承担的赔偿总额不应超过根据第 1 款规定就引起货物全部灭失所确定的赔偿责任限额。

(4) 经营人可同意超过第(1)、第(2)和第(3)款所规定的赔偿责任限额。

第 7 条

对非约定索赔的适用

(1) 本公约规定的抗辩和赔偿责任限额适用于因货物发生灭失或损坏以及因交货迟延而对经营人提起的任何诉讼，不论这种诉讼是基于合同、侵权或其他方面。

(2) 当这种诉讼是针对经营人的受雇人或代理人，或经营人为履行与运输有关的服务而利用其服务的其他人时，如该受雇人、代理人或其他人能证明他是在受经营人雇用和聘用的范围内行事，则有权引用经营人根据本公约可以援引的抗辩和赔偿责任限额。

(3) 除第 8 条规定者外，从经营人和从上款所指的任何受雇人、代理人或其他人取得的赔偿总额不得超过本公约规定的赔偿责任限额。

第 8 条

赔偿责任限额权利的丧失

(1) 如经证明货物灭失或损坏或迟延交付系因经营人本人或其受雇人或代理人有意造成这种灭失、损坏或迟延的行为或不行为所造成，或在明知会造成这种灭失、损坏或迟延的情况下出于轻率的行为或不行为所造成，则经营人无权享受第 6 条规定的限制赔偿责任的权利。

(2) 虽有第 7 条第(2)款的规定，如经证明货物灭失、损坏或迟延系因经营人的受雇人或代理人或经营人为进行与运输有关的服务而利用其服务的其他人有意造成这种灭失、损坏或迟延的行为或不行为所造成，或在明知会造成这种灭失、损坏或迟延的情况下出于轻率的行为或不行为所造成，则该受雇人、代理人或其他人无权享受第 6 条规定的限制赔偿责任的权利。

第 9 条

关于危险货物的特别规则

如果向经营人交付危险货物时，没有按照在交付货物所在国适用的任何有关危险货物的法律或规章刷唛头、贴标签、包装或提供单证，且如果该货物由经营人接管时，经营人并未以其他方式得知其危险性，则经营人有权：

- (a) 采取一切必要的预防措施，其中包括在货物对任何人或财产构成即刻危险时销毁货物、使其成为无害物、或用其他任何合法手段加以处理，而不需因这些预防措施所造成的货物损坏或销毁而支付赔偿，并且
- (b) 向未根据这种适用的法律或规章履行义务，将货物的危险性质告诉他的人，收取他因采取(a)项所述措施而发生的全部费用的补偿。

第 10 条

对货物的担保权

(1) 经营人有权扣留货物，以便索取在他对货物负责期间及其后期间由他对货物进行的与运输有关的服务而应收取的费用和债款。但本公约的任何规定并不影响根据适用的法律关于扩大经营人对货物的担保权的任何合同安排的效力。

(2) 如果对索偿数额已提供足够担保，或如已向双方同意的第三方或向经营人营业地所在国某一官方机构存入一笔相等数额的款项，则经营人无权扣留货物。

(3) 为了取得满足其索偿所需的金额，经营人有权在货物所在国法律允许范围内出售他已行使本条所定扣押权的全部或部分货物。这一出售权不适用于为承运人或托运人以外的一方所有并有明确标志显示其所有人的集装箱、托盘或类似的运输或包装物件，但经营人对修理或改善集装箱、托盘或类似的运输或包装物件的费用提出的索赔除外。

(4) 在对货物行使任何出售权之前，经营人应作出合理努力将出售的意向通知货主、将货物交给经营人的人和有权向经营人提货的人。经营人应当适当地报告出售货物所获收益减去经营人应得金额和合理出售费用后的结余情况。

出售权的所有其他方面应按照货物所在国法律行使。

第 11 条

灭失、损坏或迟延的通知

(1) 除非在不迟于经营人向有权提货人交货之日以后的第三个工作日，即将货物的灭失或损坏通知经营人，具体说明这种灭失或损坏的一般性质，则这一交货就是经营人按其依照第 4 条第(1)款(b)项出具的单据中所述情况交货的初步证据，如未出具这种单据，则是按完好状况交货的初步证据。

(2) 在灭失或损坏并非明显的情况下，如未在货物到达最终接受人之日以后连续15天内向经营人发出通知，但并不迟于向有权提货人交货之日后连续60天发出通知，第 1 款的规定相应地适用。

(3) 如果经营人向有权提货人交货时参与了对货物的检验或检查，则无需就检验或检查期间确定的灭失或损坏向经营人发出通知。

(4) 在货物实际发生灭失或损坏或有发生灭失或损坏之虞的情况下，经营人、承运人和有权提货的人必须相互给予对货物进行检查和清点的一切合理便利。

(5) 除非在向有权提货的人交货之日后连续21天内向经营人发出通知，否则对迟延交货造成的损失不予补偿。

第 12 条

诉讼时效

(1) 如未在两年期间提起司法诉讼或仲裁，根据本公约的任何诉讼即失去时效。

(2) 时效期限：

(a) 自经营人将全部或部分货物交给有权提货的人或将货物交由他支配之日开始，或

(b) 在货物全部灭失的情况下，自有权提出索赔要求的人收到经营人

发出的关于货物灭失的通知之日开始，或自该索赔人可按第5条第(4)款规定将货物视为灭失之日开始，两者以先者为准。

(3) 时效期限开始之日不计入该期限内。

(4) 经营人可在时效期限内随时向索赔人发出通知，延长时效期限。该期限还可通过再次或多次通知予以继续延长。

(5) 即使在以上各款规定的时效期限届满后，承运人或另一人仍可对经营人提出追索诉讼，但此诉讼必须在对承运人或另一人提起的诉讼中承运人或另一人被判承担赔偿责任，或已给付据以提出诉讼的索赔后90天内提起，且须在对某一承运人或另一人提出的任何索赔可能导致对经营人提起追索诉讼时，在提出索赔后的一段合理时间内，已就提出索赔之事，向经营人发出了通知。

第13条 合同规定

(1) 除本公约另有规定外，经营人所签订的合同或经营人依照第4条签署或出具的任何单据中的任何规定，只要直接或间接减损本公约的规定，均属无效。这种规定的无效并不影响包含这种规定在内的合同或单据中的其他条款的效力。

(2) 虽有上款的规定，经营人仍可同意增加其根据本公约承担的责任和义务。

第14条 本公约的解释

在解释本公约时，应考虑到公约的国际性质和促进其适用的统一的必要性。

第 15 条
国际运输公约

本公约并不改变根据对本公约当事国有约束力的关于国际货物运输的国际公约或根据该国使有关国际货物运输的公约生效的任何法律产生的任何权利或义务。

第 16 条
记帐单位

(1) 第 6 条所指记帐单位系国际货币基金组织确定的特别提款权。第 6 条所述数额应按判决之日或当事各方商定之日的本国货币值，以本国货币表示。作为国际货币基金组织成员国的当事国，其本国货币与特别提款权的换算应按照国际货币基金组织于该日生效的对其业务活动和交易所适用的计值方法计算。并非国际货币基金组织成员国的当事国，其本国货币与特别提款权的换算应以该国确定的方式计算。

(2) 上款最后一句中所述计算方式应以该当事国本国货币表示出最接近第 6 条以记帐单位表示的数额的实际价值。当事国必须在签署公约时或交存其批准书、接受书、赞同书或加入书时以及每当其换算方式有变动时，将其换算方式通知保存人。

最后条款

第 17 条
保存人

联合国秘书长为本公约保存人。

第 18 条

签字、批准、接受、赞同、加入

(1) 本公约在联合国国际贸易运输港站经营人赔偿责任会议的闭幕会议上开放供签字，并在纽约联合国总部继续开放供所有国家签字，直至1992年 4月 30日为止。

(2) 本公约须经签字国批准、接受或赞同。

(3) 本公约从开放供签字之日起开放给所有非签字国加入。

(4) 批准书、接受书、赞同书和加入书应交存联合国秘书长。

第 19 条

对领土单位的适用

(1) 如果一国拥有两个或两个以上的领土单位，而各领土单位对本公约所规定的事项适用不同的法律制度，则该国得在签字、批准、接受、赞同或加入时声明本公约适用于该国全部领土单位或仅适用于其中的一个或数个领土单位，并且可以随时提出另一声明来取代其以前所做的声明。

(2) 此种声明应明确地说明适用本公约的领土单位。

(3) 如果根据按本条作出的一项声明，本公约适用于一当事国的一个或数个但不是全部领土单位，则本公约仅在下述情况下适用：

(a) 与运输有关的服务系由其营业地位于本公约适用的领土单位内的某一经营人来进行，或者

(b) 与运输有关的服务系在本公约适用的某一领土单位内进行，或者

(c) 按照国际私法的规定，与运输有关的服务须受本公约适用的领土单位的现行法律的约束。

(4) 如果一国家并没有按照本条第(1)款做出声明，则本公约适用于该国所有领土单位。

第 2 0 条
声明的生效

(1) 按第19条规定在签字时作出的声明，须在批准、接受或赞同时加以确认。

(2) 声明和声明的确认，须以书面提出，并正式通知保存人。

(3) 声明在本公约对有关国家开始生效时同时生效。但是，保存人在公约对有关国家生效后收到正式通知的声明，则于保存人收到声明之日起满六个月后的第一个月第一日起生效。

(4) 按第19条规定作出声明的任何国家可以随时用书面正式通知保存人撤回该项声明。此种撤回于保存人收到通知之日起满六个月后的第一个月第一日起生效。

第 2 1 条
保留

(1) 对本公约不得作任何保留。

第 2 2 条
生效

(1) 本公约在第五件批准书、接受书、赞同书或加入书交存之日起满一年后的第一个月第一日起生效。

(2) 对于在第五件批准书、接受书、赞同书或加入书交存之日后始成为本公约缔约国的国家，本公约在以该国名义交存适当文书之日起满一年后的第一个月第一日起生效。

(3) 各当事国应将本公约的规定适用于经营人在本公约于该国生效之日或生效之日后所接管的货物提供的与运输有关的服务。

第 2 3 条

修订和修正

(1) 经本公约至少三分之一当事国的要求，保存人应召开缔约国会议，以修订或修正公约。

(2) 在本公约的一项修正案生效后交存的任何批准书、接受书、赞同书或加入书，视为适用于经修正的公约。

第 2 4 条

限额的修订

(1) 在有至少四分之一的当事国提出要求时，保存人应召开由每一缔约国各派一名代表组成的委员会的会议，审议减少或增加第 6 条所述的限额。

(2) 如果本公约在其开放供签字后五年以上才生效，保存人应在其生效后第一年内召开委员会会议。

(3) 该委员会会议应在联合国国际贸易法委员会下一届会议的时间和地点举行。

(4) 在确定应否修改限额，以及在确定应予修改而决定增减数额时，应考虑到在国际上确定的下列标准以及认为有关的其他标准：

- (a) 任何与运输有关的公约中经修订的赔偿限额的数额；
- (b) 经营人处理的货物的价值；
- (c) 与运输有关的服务费用；
- (d) 保险费率，其中包括货物保险、经营人的责任保险以及工人工伤保险；
- (e) 就货物灭失或损坏或交货迟延问题，判罚经营人赔偿的平均数额；以及
- (f) 电力、燃料及其他公用事业的费用。

(5) 修正案应由委员会以出席并参加表决的成员三分之二的多数通过。

(6) 自本公约开放供签字之日起，在不到五年的期间内，不考虑根据本条提出的有关赔偿责任限额的任何修正案。

(7) 按照第(5)款通过的任何修正案，应由保存人通知所有缔约国。在通知修正案后的18个月期限结束时，修正案即视为已获接受，除非在此期限内，在委员会通过该修正案时已成为当事国的国家中至少有三分之一的国家通知保存人表示不接受该修正案。按照本款视为已获接受的修正案于其被接受后满18个月时对所有的当事国生效。

(8) 不接受该修正案的当事国亦得受其约束，除非该国至少在该修正案生效前一个月宣布退出本公约。这种退约在修正案生效时生效。

(9) 在一项修正案已按照第(5)款通过但其18个月的接受期尚未届满的时间内成为本公约当事国的国家，均在该修正案生效时受该修正案的约束。在此期限后成为本公约当事国的国家受到按照第(7)款已获接受的任何修正案的约束。

(10) 适用的赔偿责任限额应为按照以上各款于导致灭失、损坏或迟延的事故发生之日有效的限额。

第 25 条

退出

(1) 当事国可随时以书面通知保存人退出本公约。

(2) 在不违反第24条第(8)款的情况下，退出于保存人收到通知之日起满一年后的第一个月第一日起生效。如通知内规定一段更长时间，则退出于保存人收到通知后该段更长期间届满时起生效。

公元一千九百九十一年四月十九日订于维也纳，正本一份，其阿拉伯文本、中文本、英文本、法文本、俄文本和西班牙文本具有同等效力。

下列全权代表，经各自政府正式授权，在本公约上签字，以昭信守。

第 二 部 分

简 要 记 录

全体会议简要记录

第 1 次全体会议

1991 年 4 月 2 日，星期二，上午 10 时 30 分

临时主席：BERGSTEN 先生（会议执行秘书，秘书长代表）

主席：ABASCAL 先生（墨西哥）

A/CONF.152/SR.1

会议开幕（临时议程项目 1）

1. 临时主席宣布由联合国大会 1989 年 12 月 4 日第 44/33 号决议决定召开的联合国国际贸易运输港站经营人赔偿责任会议开幕。

2. 他接着宣读了负责法律事务的副秘书长兼法律顾问 Carl-August Fleischhauer 先生代表秘书长发来的下述电文：

“值此联合国国际贸易运输港站经营人赔偿责任会议开幕之际，本人谨向全体代表致以亲切问候。遗憾的是，殊因海湾局势，有其他紧迫事务在身，愧不能亲临会场致意。

“本次会议的筹备工作已由联合国国际贸易法委员会（贸易法委员会）执行。根据大会关于召开本次会议的决议，贸易法委员会在其 1989 年第二十二届会议上通过的 (A/CONF.152/5) 《国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案》将作为你们进行审议的基础。

“该公约草案是贸易法委员会借助于统一法规，继续致力于促进发展国际贸易的明证。它是贸易法委员会为此编写和通过的最新法律文本。在委员会早先拟订的四项国际公约中，最近已有两项公约开始生效并正在产生积极的影响。这两个公约是《联合国国际货物销售合同公约》和《国际销售货物时效期限公约》。另一个公约——《联合国海上货物运输公约》——也即将生效，该公约规定至少应收到二十份批准书或加入书，现已收到十九份。

“已得到广泛使用并受到普遍欢迎的其他法律文件还有《国际贸易法委员会仲裁规则》和《国际贸易法委员会关于起草建造工厂国际合同的法律指南》。另外，还应提到《国际贸易法委员会国际商业仲裁示范法》，现在执行这一示范法的国家越来越多。

“贸易法委员会在拟订这些法律文件方面取得的成绩，生动地体现了贸易法委员会以高度的责任感和敬业精神来对待自己的本职工作。委员会一贯给予重视的问题是，确保这些法律文本在法律实践中是切实可

行的，对全世界的商业人士都具有实际利益，而且还要照顾到属于不同法律体系、不同地理区域和不同经济发展水平的国家的具体需要。

“贸易法委员会又以同样的责任感和敬业精神制订出各位即将审议的这份公约草案。本人深信，各位与会者的建设性努力和为实现法律统一性的目标而把眼光越出本国法律制度范围的意愿，必将有助于本次会议顺利完成其通过国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约的任务。本人还深信，鉴于这项公约的质量和普遍适用性，它定必和贸易法委员会拟订的其他法律文件一样取得成功。

“最后，视各位代表胜利完成工作任务。法律事务办公室和联合国秘书处将竭尽全力为各位提供一切可能的协助”。

选举主席（临时议程项目 2）

3. TAIANA先生（阿根廷）提名Abascal（墨西哥）先生担任主席职务。

4. LEBEDEV 先生（苏维埃社会主义共和国联盟），ARIAS-SALGADO 先生（西班牙），LAVIÑA先生（菲律宾）和SAFARIAN先生（伊朗伊斯兰共和国）表示附议。

5. Abascal 先生（墨西哥）在鼓掌方式的选举中当选为主席并在主席位就座。

6. 主席对与会者赋予他本国和本人的这一荣誉表示感谢并希望这次会议在有关方面的通力合作下取得圆满成功。

下午12时30分散会。

第 2次全体会议

1991年 4月 2日，星期二，下午 2时30分

主席: ABASCAL 先生（墨西哥）

A/CONF.152/SR.2 *

通过议程（临时议程项目 3）

1. 临时议程项目(A/CONF.152/2)获得通过。

通过议事规则（议程项目 4）

2. 临时议事规则(A/CONF.152/3)获得通过。

* 包含文件A/CONF.152/SR.2-8/Corr.1，发文日期1992年4月1日。

选举会议副主席以及各主要委员会主席（议程项目 5）

3. ROMAN 先生（比利时）代表西欧和其他国家小组发言，提名澳大利亚、比利时、意大利、日本、西班牙和瑞典等国的代表为会议22名副主席中的 6 名副主席。

4. LAVIÑA 先生（菲律宾）代表亚洲国家小组发言，提名中国、印度尼西亚、伊朗伊斯兰共和国和菲律宾等国的代表担任会议的 4 名副主席。

5. 主席说，将在其他区域小组决定了它们的提名后继续讨论这个项目。

与会代表的全权证书（议程项目 6）

（a）任命全权证书委员会

6. 主席提议会议暂停，以便让各代表团就全权证书委员会成员的提名举行非正式协商。

工作安排（议程项目 8）

7. BERGSTEN 先生（执行秘书）提请与会者注意联合国大会关于召开这个会议的第44/33号决议中的一个问题。该项决议第6(d)段要求秘书长邀请各专门机构和国际原子能机构以及联合国有关机关和有关国际组织派观察员出席这次会议。“有关国际组织”这一用语，据该项决议的起草者理解，既包括政府间组织，也包括非政府组织。然而，后来当将会议的议事规则草案提交法律顾问办公室时，该办公室的意见是，尽管草拟该决议时的意图是要把非政府组织包括在内，但没有为此使用合适的措辞，该决议第6(d)段相应地只包括政府间组织。为此，法律顾问建议执行秘书邀请通常参与贸易法委员会工作的那些非政府组织参加会议，但不应为其与会在议事规则中订立任何规定。印发了有关的邀请书，某些组织的代表已应邀出席这次会议。预期他们可能会就公约草案的主题事项作一般性的发言，某些情况下也可能提出具体的看法。为了使他们能够这样做，每当有非政府组织的代表想发言时，会议将不得不暂不实行它的议事规则。做法可以是每当出现这种情况时，由会议主席或各有关委员会主席提出有这种代表想发言，据此，该名代表就能发言，除非按照议事规则有权参加会议的任何代表表示反对。

下午3时20分会议暂停，下午4时10分复会

根据大会1989年12月4日第44/33号决议审议国际贸易运输港站经营人赔偿责任问题（议程项目9）（A/CONF.152/5、6、7和Add.1、Add.1/Corr.1和Add.2）。

8. RAMBERG 先生（国际海事委员会观察员）说，国际海事委员会对拟订公

约草案和召开这次会议加以讨论表示满意。海事委员会希望，这次会议在商定最后文本时将适当注意到公约的适用范围这个极其棘手的问题。明确界定任何强制性公约的范围非常重要。有关国际运输所涉货物的问题在国际统一私法学会（统法社）曾作过详尽的讨论，由于难以确定适用范围，致使统法社在这个问题上赞成采用示范规则形式，而不赞成采用国际公约形式。海事委员会希望这次会议能详细讨论这个问题，以尽可能简扼的文字制定出这项公约。

9. 这次会议还应力求确保公约尽量与《联合国海上货物运输公约》（《汉堡规则》）相一致，这特别是鉴于《汉堡规则》、本公约草案和《联合国国际货物多式联运公约》在丧失限制赔偿责任的权利方面有明显的差异。令人幸慰的是许多国家看来赞同《汉堡规则》和新公约在这方面要完全一致。

10. 赵先生（中国）说，中国政府完全赞赏联合国国际贸易法委员会（贸易法委员会）及其国际合同惯例工作组为公约草案所作的贡献。会议现在收到的文本基本上是可以接受的，尽管有些部分尚须进一步讨论。公约将填补世界运输规则方面的空白，为运输港站的管理与运行以及国际贸易的发展作出贡献。

11. LARSEN先生（美利坚合众国）说，美国代表团对这次会议持积极的态度。美国的码头装卸公司、港口和集装箱所有者广泛积极地支持订立一项有关这个问题的公约。但是，现有的文本尚待改进，以便确保：现有各项运输公约之间的空白得到充分的填补；为便利集装箱的流动做些实事；恰当地提供各种单证，主要是电子数据交换和电子订约形式的单证；为赔偿责任和赔偿责任限额订立更加令人满意的规定。美国对《国际多式联运公约》等重要的运输公约未能生效深感遗憾，因而认为对行将讨论的公约的生效应规定一个较低的批准数字。

12. WALL先生（大不列颠及北爱尔兰联合王国）说，英国政府依然对制定一项关于运输港站经营人赔偿责任的国际公约是否得当感到关注，因为在这个问题要求得国际统一是勉为其难的。如果情况表明还是要力求国际统一，那末这次会议所收到的文本尚须作重大修改，以便确保在公约到底从什么时候开始管起和经营人可能有什么赔偿责任等方面没有含糊不清之处。尽管英国代表团对这项工作持有一定的怀疑态度，它仍将积极参加辩论，为改进公约的案文提出有关建议，并在公约值得支持时，及时考虑它在这个问题上的立场。不过，首先，它促请各代表团严肃考虑这次会议能否产生一项国际公约，既易于理解，又能得到广泛的国际实施。有人提及填补国际运输公约间的空白，但是，许多这类空白之所以产生是由于这些公约未能获得支持，尤其是主要贸易国的支持，英国政府还促请应仔细考虑拟议中公约所默示的保险费用，这特别是为了要限制根据公约规定将承担相当保险负担的人数。

13. LEBEDEV先生（苏维埃社会主义共和国联盟）说，苏联代表团认为公约草案有助于建立一个国际公认的管制整个运输的系统。还应忘记，草案的拟

订被视为极其必要，因为人们发现装运前、转运期间以及卸货后，货物在运输港站普遍遭到损坏，结果不受任何现行国际运输公约的制约。在所用的术语方面产生了一些问题。草案在公约的范围、它所制约的经营业务的定义以及它将适用的个人等问题上，也许需要更加精确的措辞。

下午 4时50散会

第3次全体会议

1991年4月3日，星期二，上午9时30分

主席：ABASCAL 先生（墨西哥）

A/CONF.152/SR.3 *

选举会议副主席和各主要委员会的主席（议程项目5）（续）

选举第一委员会主席

1. ILLESCAS ORTII先生（西班牙）提名Beraudo先生（法国）担任第一委员会主席。

2. ROMAN先生（比利时）代表西方国家组发言，支持这一提名。

3. 会议以鼓掌方式选举BERAUDO先生（法国）为第一委员会主席。

上午10时散会。

第4次全体会议

1991年4月5日，星期五，下午4时55分

主席：ABASCAL 先生（墨西哥）

A/CONF.152/SR.4

选举会议副主席以及各主要委员会主席（议程项目5）（续）

1. 主席说第2次会议只对会议的22个副主席职位提出10位候选人。他请会议再提出一些候选人，补足缺数。

2. POPOV先生（保加利亚）代表东欧国家发言，提名保加利亚、白俄罗斯苏维埃社会主义共和国、苏维埃社会主义共和国联盟、南斯拉夫。

3. MOTJOLOPANE女士（莱索托）代表非洲国家发言，提名埃及、摩洛哥、

* 包含文件A/CONF.152/SR.2-8/Corr.1，发文日期1992年4月1日。

尼日利亚。她保留非洲国家以后提名第四个候选人的权利。

4 . MUNGUIA ALDARACA女士(墨西哥)代表拉丁美洲国家发言,提名阿根廷。拉美国家同意不再提出任何候选人。

5 . LAVIÑA先生(菲律宾)宣布,亚洲国家同意由泰国取代它们在第2次会议上提出的印度尼西亚。

6 . 主席指出议事规则第6条规定选出22名副主席。考虑到只有19名候选人,他问会议是否同意修改这条规定并选举已被提名的国家的代表团团长或代表担任会议副主席。

7 . 会议决定如上。

8 . POPOVV先生(保加利亚)提名南斯拉夫代表担任第二委员会主席。

9 . LAVIÑA先生(菲律宾)支持这一提名。

10 . 会议以鼓掌方式选举Vilus女士(南斯拉夫)为第二委员会主席。

任命起草委员会成员(议程项目7)

11 . LAVIÑA先生(菲律宾)提名Rao先生(印度)担任起草委员会主席。

12 . 会议以鼓掌方式选举Rao先生(印度)为起草委员会主席。

与会代表的全权证书(议程项目6)(续)

(a) 任命全权证书委员会(续)

13 . 主席说议事规则第4条规定全权证书委员会应有九名成员,其组成应以联合国大会第四十五届会议全权证书委员会的组成为基础。按此标准,本次会议全权证书委员会应由博茨瓦纳、中国、科特迪瓦、爱尔兰、牙买加、尼泊尔、苏维埃社会主义共和国联盟、美利坚合众国、乌拉圭组成。但是,因博茨瓦纳、科特迪瓦、爱尔兰、牙买加、尼泊尔和乌拉圭未派代表出席会议,必须选出其他国家来代替。他请会议就此提名。

14 . MOTJOLOPANE女士(莱索托)提名几内亚和莱索托。

15 . ROMAN先生(比利时)提名加拿大。

16 . POPOV先生(保加利亚)提名白俄罗斯苏维埃社会主义共和国。

17 . 主席指出,东欧国家组似乎无需提名。

18 . ILYTCHEV先生(苏维埃社会主义共和国联盟)说,他不反对由白俄罗斯代替苏联担任全权证书委员会成员。

19 . LAVIÑA先生(菲律宾)提名沙特阿拉伯。

20 . MUNGUIA ALDARACA女士(墨西哥)提名阿根廷和墨西哥。

21 . 主席说,如果没有反对意见,他即认为会议全权证书委员会由阿根廷、加拿大、中国、几内亚、莱索托、墨西哥、沙特阿拉伯、白俄罗斯苏维埃社会主

义共和国、美利坚合众国的代表组成。

22. 会议决定如上。

下午5时15分散会。

第5次全体会议

1991年4月8日，星期一，下午4时35分

主席：ABASCAL 先生（墨西哥）

A/CONF.152/SR.5

任命起草委员会成员（议程项目7）（续）

1. 主席说，总务委员会曾提议起草委员会由以下14个成员国的代表组成：中国、埃及、法国、德国、几内亚、墨西哥、摩洛哥、尼日利亚、菲律宾、西班牙、乌克兰苏维埃社会主义共和国、苏维埃社会主义共和国联盟、大不列颠及北爱尔兰联合王国、美利坚合众国。这样挑选是为了确保适当照顾到各种语言。如果没有反对意见，他即认为会议愿意这样成立起草委员会。

2. 会议决定如上。

与会代表的全权证书（议程项目6）（续）

(a) 任命全权证书委员会（续）

3. 主席说，在上次会议上任命为全权证书委员会成员的沙特阿拉伯代表因故不能参加全权证书委员会。亚洲国家商定提名伊朗伊斯兰共和国代表替代他。主席认为会议赞成这项提名并核准此项任命。

4. 会议决定如上。

选举会议副主席以及各主要委员会主席（议程项目5）（续）

5. MOTJOLOPANE 女士（莱索托）代表非洲国家发言，提名加蓬充任尚空缺的副主席职位。

6. 主席认为，会议愿意选举加蓬代表团团长或代表为会议副主席。

7. 会议决定如上。

下午4时40分散会。

第6次全体会议

1991年4月16日，星期二，上午9时30分

主席：ABASCAL 先生（墨西哥）

A/CONF.152/SR.6 *

根据大会1989年12月4日第44/33号决议审议国际贸易运输港站经营人赔偿责任问题（议程项目9）（续）

国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案(A/CONF.152/11, A/CONF.152/12)

1. 主席请会议审议国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案的名称和案文。建议使用的名称列于由联合国国际贸易法委员会（贸易法委员会）起草的草案(A/CONF.152/5)和由中国提出的一项案文(A/CONF.152/L.2)之中。经第一委员会核可的第1至16条的案文已在文件A/CONF.152/11中重新印发，经第二委员会核可的第17至25条的案文在文件A/CONF.152/12中重新印发。澳大利亚、德国意大利和日本针对第1(a)条提出了一项提案(A/CONF.152/L.5)。他提请会议注意说，所有针对实质性问题的决定均须经三分之二的多数同意后作出。

公约的名称(A/CONF.152/5, A/CONF.152/L.2)

2. 赵承璧先生（中国）说，他的代表团在第一委员会讨论第1条(c)项时曾就其提案(A/CONF.152/L.2)作了解释(A/CONF.152/C.1/SR.2, 第47段)。该项提案建议将《公约》的名称改为《国际货物运输港站经营人赔偿责任公约》，基于两条理由。首先，《公约》的实质性条款不仅应适用于贸易性货物，而且也适用于非贸易性货物。其次，尽管《公约》与国际贸易有关，但其意图是设法与现有的各项国际货运文书建立一种密切的关系并填补其中的空白——特别是1978年《联合国海上货运公约》——这些文书的适用范围均已超出了国际贸易的范围。

3. LAVIÑA先生（菲律宾）说，除非有人能令人信服地提出反对中国提案的理由，否则他的代表团便准备支持该项提案。第1条(c)项在界定“国际运输”一词时并未提及国际贸易，而且，尽管国际运输涉及国际贸易，但“国际货物运输”这一说法也许更加适合《公约》。

4. 主席请会议就载于文件A/CONF.152/L.2中的提案进行表决。

5. 表决结果为：6票赞成、7票反对和18票弃权。由于未获得所需要的

* 包含文件A/CONF.152/SR.2-8/Corr.1, 发文日期1992年4月1日。

三分之二的多数，该项提案未能通过。

6. 主席请会议就载于委员会的草案(A/CONF.152/5)中的公约名称“国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约”进行表决。

7. 文件A/CONF.152/5中提议的名称以21票赞成、零票反对和9票弃权获得通过。

8. 主席请会议逐条审议经第一委员会核可的案文(A/CONF.152/11)。

第1条(A/CONF.152/L.5)

9. SMITH 先生(澳大利亚)在介绍由澳大利亚、德国、意大利和日本四国提出的关于修正(a)项第二句话(A/CONF.152/L.5)的提案时说，该项提案的意图是克服会议现已十分了解的问题。他自己的代表团认为，应予以澄清的是依照“喜马拉雅条款”或一份提单中的类似条款规定从事业务活动的装卸货人在《公约》中所处的地位，这一点至为重要。该项提案试图弄清楚这样一个事实：即利用承运人所受到的保护和赔偿责任的限制而不受作为一个承运人所应承担的全部赔偿责任，这种做法不能被用来逃避《公约》中所规定的赔偿责任。他回顾说，装卸货人约占《公约》所涉活动范围内的经营人的百分之九十。尽管曾有人争辩说，并非所有的装卸货人都会仅仅为了利用承运人的赔偿责任限制才引用“喜马拉雅”条款或类似的条款，但值得指出的是，并不是所有港站都具有同样的竞争力的，而且装卸货人因通常可以因其所处的垄断地位而具有很大的讨价还价能力。可以肯定的是，在几种司法审判的情况下。如果装卸货人可以选择不受《公约》所规定的制度的制约的话，他很可能会作此选择。其次，并非所有的“喜马拉雅”条款或类似的条款都会仅限于规定向装卸货人提供作为承运人所受到的保护和赔偿责任限制；依照一些普通法裁判权，这方面的规定极为广泛，足以使装卸货人避免承担任何赔偿责任。在此种情形中，很难鼓励装卸货人设法改进其业务活动的质量。他自己的理解一直是，《公约》的首要目的之一便是设法在货物大量受到损坏的活动领域——与其说是在运输过程中，倒不如说是在装卸和仓储过程中——规定出一套统一的规则。他强调说，该项提案不会造成双重保险的必要。例如，目前仅受承运人的保险保护的装卸货人将不再寻求得到“喜马拉雅”条款或类似的条款的好处，如果他们受制于《公约》规定的强制性条款、且因之没有必要自己再另购保险的话。

10. 主席发表意见说，“装卸货人”一词并未在《公约》中出现。该词的用法之所以造成了某些混乱，是因为在将它译成某些语文时，其意思是指从事体力搬运活动的工人，而不是指这些工人的雇主。就讲英文的人而言，“装卸货人”即包括雇员、也包括雇主，从这一角度出发，装卸货人可以视作港站的经营人。

11. LARSEN先生(美利坚合众国)对主席所作的解释表示同意并指出,装卸货人是指一家公司,从事船只的装货和卸货活动。受雇于装卸货人从事装卸活动的人在美国称作码头工人、在英国则称为船坞工人;在会议上所讨论的装卸货人实际上是指商业公司。

12. 关于该项四国提案(A/CONF.152/L.5),他回顾说,贸易法委员会1989年会议为港站经营人所下的定义为:依照适用的运输法律规则对货物负责的人不应视为经营人(A/44/17,第29-31段)。他认为,这一措词是会议可以达成一致意见的最为现实的统一法。它保持了“喜马拉雅条款”的作用,即装卸货人可以依照该条款选择受制于海事提单制度或《公约》所规定的制度。根据美国的法律,装卸货人不能为自己开脱而不承担赔偿责任;因为这将有悖于公共政策。美国的装卸货人需要在文件A/CONF.152/11中重印的第1条(a)项的案文所提供的灵活性。如果具有此种灵活性,他们便可以利用《公约》的规定,否则他们就不会选择受制于《公约》的规定。该项四国提案使会议又回到了原来的死胡同中,当时会议就因试图就是否应在《公约》中列入一项关于“承运人”的定义而陷入了绝境。事实证明这一步骤是行不通的,唯一可行的途径是业经第一委员会核可的案文(A/CONF.152/11),他吁请会议接受该项案文。

13. SKOVBY女士(丹麦)说,一般而言,如果承运人自己或通过其雇员从事与运输有关的服务活动,则其赔偿责任,按照该词在《公约》中所具的含意,便应从属于有关货运的法律;但如果承运人雇用一位独立的承包商——她认为这一术语比“装卸货人”一词更适当——则有关的货运法律中是否包含了“喜马拉雅条款”便不会产生什么不同之处,尤其是就海运而言。如若海运承运人自己或通过其雇员从事与运输有关的服务,则他便可以根据“海牙——维斯比规则”、而不是《汉堡规则》来在卸货之前和之后这一阶段要求免负赔偿责任;而且托运人和收货人也会同意这一要求。如若有关的规章或运输单据中,例如提单,载有一项“喜马拉雅条款”,则在承运人雇用的是独立的承包商的情况下,这对托运人或收货人而言便无任何区别。如若托运人或收货人不能接受免负赔偿责任的要求,则他可以表示不同意或者根据一项有关自由进入和退出的条款自己接管有关运输的服务,然后 he 可以与港站经营人达成一项协议。

14. 只要允许承运人要求免负赔偿责任,则独立的承包商在为承运人服务时便也可以提出同样的要求,因为在这种情形下他的权利和义务与承运人是同样的。不允许要求免负赔偿责任,这是一种政治上的选择,而且意味着,如果有人对“海牙和海牙——维斯比规则”不满意,他便必须依靠《汉堡规则》的规定。

15. TUVAYANOND先生(泰国)说,他发现经第一委员会核可的第1条(a)项的案文有些令人迷惑不解。其中第一句中给港站经营人所下的定义是负责接管货物的人,而第二句则说港站经营人应为对货物负责的人。第一委员会之所以

决定不在第1条中列入一项关于“承运人”一词的定义，是因为这样会引起太多的问题；因此，应将该词从第11条中删除。然而，在《公约》的案文中提到承运人是不可避免的，因此他支持由四国提出的提案(A/CONF.152/L.5)，因为它有助于消除任何可能出现的误解。

16. HERBER先生(德国)说，他的代表团原来一直认为不应在该条中提及国家法律或一项关于“承运人”一词的定义，其依据的假设是所有国家都知悉该词的含意。然而，后经证明该项假设不能成立，而且会议曾一度设法采用一项可以接受的定义，但未能成功。该项四国提案当然并不要求给“承运人”一词下一个定义，而只是简单地提到了国家法律，因为经过讨论证明这是必要的。四国提案与经第一委员会核可的案文之间存在的主要区别在于前者所涉范围更加广泛，而且囊括了运输法律可以适用的各种可能出现的情况。

17. BERAUDO先生(法国)说，关于“运输港站经营人”的定义对《公约》的适用范围而言具有关键性意义，多年以来已为此做了大量的工作。会议的主要目标之一是设法确保对第1条中的所有定义均作同样的解释；而且应对每一批准《公约》的国家的法律均同样适用。如果在该条中插入的措词会因不同的法律制度而产生不同的解释，则便不能达到上述的目的。如果将“对这些货物负责的人”一句的含意解释为这一责任可以扩大到运输工作以外的其他活动，则便会产生十分混乱的局面。

18. 目前实施的关于海事运输的法律源于“海牙-维斯比规则”，其中所包括的一些规定是承运人针对当时海运不稳定和不安全的情况要求制定的。这些规则在许多国家中仍然有效，其中所规定的赔偿责任制度对承运人而言十分有利，而对托运人来说则负担沉重。托运人希望在向一个适用诸如“喜马拉雅条款”这类条款的国家发运货物时能确保避免因处理不当使集装箱遭到损坏而蒙受损失。

19. 因此，为了统一起见，并为了消除对托运人过份不利的做法，不得不重新起草第1条(a)项的案文，从而清楚地表明，不应在不适宜的情况下将对承运人的保护延至装卸货人。如果经第一委员会核可的案文获得通过，则其风险是，某些国家对该条的解释方式可能会使《公约》的整个内容受到损害。因此他支持载于文件A/CONF.152/L.5中的提案。

20. OCHIAI先生(日本)回顾说，在贸易法委员会第二十二届会议上美国代表团曾提议将第1条(a)项中的承运人一词删除(A/CN.9/SR.403, 第26段)。该项提议的目的是将装卸货人排除在《公约》草案的适用范围之外，因为提单中所载的条款已规定他们可以依照有关的运输法律与承运人一样仅负有限的赔偿责任的好处。如果此种观点获得同意，则装卸货人便可以通过宣称依照诸如“喜马拉雅条款”这类条款受到保护而轻而易举地逃避《公约》中所规定的赔偿责任。

因此，这一问题对《公约》的适用具有极为重大的意义。 他的代表团已为此而提交了一项提案，载于文件A/CONF.152/L.5中。

21. LEBEDEV 先生（苏维埃社会主义共和国联盟）说，无论该项四国提案的结果如何，他希望他的意见能予记录在案，即从会议进行讨论的情况记录来看，业已形成的一种普遍观点是《公约》实际上对装卸货人是适用的。

22. VAN DER HORST 小姐（荷兰）对该项提案表示支持，其理由与其他持赞成态度的代表团一样。

23. SWEENEY 先生（美利坚合众国）针对日本代表提出的意见答复说，装卸货人不应能够仅仅依据合同所规定的条款而摆脱全部赔偿责任，这不但在美国、而且在其他一些普通法国家均属于公共政策。 但他理解，在诸如澳大利亚和日本等国情况却不是如此。 他的国家在1978年举行的联合国海上货物运输会议上就此问题发表的意见现在仍然有效：即装卸货人不是承运人、也不是承运人的代理人，因此不应受此类条例的约束；相反，他们的地位处于关于“经营人”一词的定义范围之内。 他们可以在某种程度上获得承运人所得到的保护，尤其是在涉及装卸货方面，因为这正是货物遭受损坏最多的环节，但这种保护必须通过谈判获得，以换取一种费率上的差额，从而避免双重保险。 他不能支持该项四国提案，而且极力赞成通过第一委员会的案文。

24. SOLIMAN 先生（埃及）说，第一委员会关于第1条的案文业已十分清楚地表明了应如何理解“经营人”一词。 在他看来，没有必要对该案文作任何修正。

25. 主席概括总结了辩论的情况，说，目前正在讨论的问题是会议迄今为止遇到的最为重要的一项议题，因而必须极为谨慎地设法辩明何种结论是正确的。 现在可以界定出来的有两种相反的立场：一种是对四国提案(A/CONF.152/L.5)的发起国所持的观点表示反对，这些国家、特别是美国认为，如果此种观点获得同意，则很可能使它们难于遵守《公约》。 另一方面，第二种立场，即装卸货人已受到其他文书中的现有条款的保护，则可能会产生破坏《公约》的统一性的效果。

26. BONELL 先生（意大利）极为遗憾地注意到美国代表团的发言，其大意是四国提案(A/CONF.152/L.5)如果获得通过，便会危及美国政府对《公约》的接受。 他认为，美国所希望的并不是装卸货人应能选择不受《公约》所规定的制度的约束，而是使他们得以在此项制度和“海牙——维斯比规则”可能还有《汉堡规则》之间作出选择。 对其他许多国家而言，除《公约》对装卸货人所规定的赔偿责任外，他们并不负任何其他赔偿责任，因此，正是从这些国家的考虑出发才提出了该项提案。 就此问题对美国会产生特别影响而言，他认为四国修正案与目前的案文之间没有根本上的区别。 不论提议的修正案最后的结果如何。 他希望

美国代表团的担心最终将被证明为是毫无根据的。

27. INGRAM先生(大不列颠及北爱尔兰联合王国)说,他作为一个普通法系的国家的代表发言,而且他的国家也是“喜马拉雅条款”,的发起国。他希望表示支持该项四国提案,因为,在他的代表团看来,该项提案在一定程度上有助于增强草案案文的明确性和统一性。

28. ZAWITOSKI女士(美利坚合众国)说,按照美国的法律,提单中所载的“喜马拉雅条款”并不能自动意味着装卸货人得以享有该提单中针对承运人所提供的保护;根据美国法院的裁决,首先必须满足若干项严格的条件。提单中必须载有一项条款,规定托运人有机会宣布其货物的价值较高、并为此支付额外的费用,从而避免《海牙规则》中的一揽子装运限定规定。另一项条件是,提单中必须载有一项条款,规定承运人对货物的负责期限应延至装卸货人对货物加以处理的阶段。如若这一阶段未包括在内,则装卸货人便未受到保护,尽管有关的提单中载有“喜马拉雅条款”。她的代表团所担心的是这样一种可能性,即该项提案如果获得通过,便会产生严重的冲突情况,因为以《汉堡规则》为基础起草的本《公约》在货物由装卸货人处理的阶段问题上可能会与《海牙规则》之间产生直接的严重冲突。

29. HERBER先生(德国)说,大多数国家的情况均不同于美国代表刚刚介绍的情形;如果装卸货人因提单中所载的“喜马拉雅条款”而受到保护,则他便可以依照“海牙——维斯比规则”不对装卸货期阶段承担任何具有约束力的赔偿责任。换言之,大多数国家的做法是,通过“喜马拉雅条款”使装卸货人与承运人一样免负任何赔偿责任。该项提案的目的正是在于使装卸货人脱离上述情形、而转受《公约》的制约。

30. SMITH先生(澳大利亚)同意德国代表的意见,并赞成法国代表的观点,即会议的主要目标之一是设法促进法律的统一性。实际上,装卸货人常常居于一种垄断地位,这使他们可以坚持要求得到赔偿责任的全部保护;例如,在他自己的国家中,绝大多数的提单中均载有“喜马拉雅条款”。至于美国代表提及的各项公约之间可能出现的冲突情况,问题的核心正是一项制度的强制性适用。装卸货人可能会受制于“海牙——维斯比规则”的强制性规定的唯一原因是他们因援引某一条款而依照合同的规定受制于该项制度;但如果他们受制于制约运输港站经营人的强制性制度,则他们便不会再愿意寻求得到赋予承运人的保护,从而不会出现任何冲突情形。

31. HORNBY先生(加拿大)对这些意见表示同意,并赞同德国代表提出的观点。在他的国家中,装卸货人也可以通过援引“喜马拉雅条款”来避免承担任何赔偿责任。为了达到《公约》的最根本目的,他的代表团将同意该项四国提案。

32. 由澳大利亚、德国、意大利和日本四国提出的关于修正第1条(a)项的提案(A/CONF.152/L.5)以26票赞成、4票反对和5票弃权获得通过。

33. MORAN先生(西班牙)说,刚刚通过的该项修正案的西班牙文译文不准确。

34. BERGSTEN先生(执行秘书)说,秘书处已注意到这一问题。为了前后一致起见,会议似宜将“不应”改成“不是”,以便使英文文本中所使用的时态与其他条款中使用的时态统一起来。

35. 会议同意如上。

36. 经载于文件A/CONF.152/L.5中的提案修正的第1条以27票赞成、2票反对和3票弃权获得通过。

第2条

37. 第2条以30票赞成、零票反对和3票弃权获得通过。

第3条

38. 第3条以29票赞成、2票反对和2票弃权获得通过。

39. INGRAM先生(联合王国)对其投票原因作了解释,说,他的代表团之所以对该条投了反对票,是因为该条未能足够清楚地表明经营人对货物负责的期限。

第4条

40. 第4条以29票赞成、1票反对和4票弃权获得通过。

41. LAVIÑA先生(菲律宾)对其投票原因作了解释,说,他的代表团弃权的原因是,第4条的措词、特别是其中第1和2款的措词不甚清楚。

第5条

42. 第5条以30票赞成、2票反对和2票弃权获得通过。

第6条

43. 第6条以23票赞成、3票反对和8票弃权获得通过。

44. RUSTAND先生(瑞典)在解释其投票原因时说,他的代表团投弃权票的原因是它赞成《公约》规定出较高的赔偿限额,以便将通货膨胀的因素考虑在内。美国代表团在第一委员会讨论第6条时曾提到这一点(A/CONF.152/C.1/SR.8,第64段)。

45. LAVIÑA先生(菲律宾)在解释其投票原因时说,他的代表团投弃权票的原因是,它遗憾《公约》未能采纳载于文件A/CONF.152/C.1/L.12中的德国的提

案，即规定应以每件和每公斤重量多少记账单位为基础计算赔偿限额。如若《公约》采用了这样的做法，则它本来可以与其他公约一样考虑到重量轻、但价值高的装运。

46. LARSEN先生（美利坚合众国）在解释其投票原因时说，他的代表团对该条投了赞成票，但其条件是对该条的解释与他的代表团的解释相同，即港站经营人不宜单方面地同意提高经营人所雇用的雇员、代理人和其他人的赔偿限额。

47. SCHROCK先生（德国）在解释其投票原因时说，他的代表团投弃权票的原因与瑞典和菲律宾代表团一样。

48. INGRAM先生（联合王国）在解释其投票原因时说，他的代表团投反对票的理由是，该条未能列入一项全面的或全球性的赔偿限额。他的代表团已对第一委员会解释了这种缺陷给经营人在设法获得保险时以及给所有保险人带来的严重后果（A/CONF.152/C.1/SR.10；第25-26段）。如果通过一项公约之后，有关的风险比以前更难于保险的话，那么这将对国际贸易是一种打击，而不是有所补益。而且，在没有任何全面赔偿限额的情况下，《公约》对许多国家而言将不那么具有吸引力，因为其港站经营人将要承担如此巨额的赔偿责任，以致于《公约》会失去其意义并难以生效。

49. HORNBY先生（加拿大）在解释其投票原因时说，他的代表团投弃权票的原因是该条未就全球性赔偿限额以及每件货运的赔偿责任作出规定。这将使经营人承担毫无道理的风险和赔偿责任。

第7条

50. 第7条以34票赞成、零票反对获得通过。

第8条

51. 第8条以23票赞成、7票反对和3票弃权获得通过。

52. RUSTAND先生（瑞典）说，他的代表团认为该条十分重要。它本来会更加赞同根据荷兰的提案（A/CONF.152/C.1/L.25）或德国提议的第二种选择办法（A/CONF.152/C.1/L.3，第二段）。他的代表团对《公约》允许因雇用人员或代理人的行为或不行为而影响经营人限制其赔偿责任的做法表示不满。

53. INGRAM先生（联合王国）说，他的代表团出于类似的理由对该条投了反对票。经营人的赔偿限额可能会因其所雇人员或代理人的有意行为或疏忽大意而被打破，这使其赔偿责任几乎无法保险，或只能以极高的价格才能得到保险，这样的结果对任何人都没有好处。

54. HORNBY先生（加拿大）对前两位发言者的意见表示同意。

55. LAVINA先生（菲律宾）说，他的代表团投弃权票的原因是，针对该条进

行的讨论并未能够消除存在的疑惑，特别是就疏忽与知悉之间的联系而言。

56. SCHROCK 先生（德国）、VAN DER HORST 小姐（荷兰）和CHRISTOV先生（保加利亚）说，他们对该条投反对票的理由与瑞典、联合王国和加拿大相同。

下午12时45分散会

第7次全体会议

1991年4月17日，星期三，上午9时30分

主席：ABASCAL 先生（墨西哥）

A/CONF.152/SR.7

根据大会1989年12月4日第44/33号决议审议国际贸易运输港站经营人赔偿责任问题（议程项目9）（续）

国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案（续）（A/CONF.152/11，A/CONF.152/12）

1. 主席说，中国对第9条提出了提案(A/CONF.152/L.3)，美国对第21条提出了提案(A/CONF.152/L.7)，大不列颠及北爱尔兰联合王国对第22条第(1)款提出了修正案(A/CONF.152/L.4)，中国、墨西哥、西班牙、苏维埃社会主义共和国联盟、美利坚合众国对序言的案文提出了提案(A/CONF.152/L.6)。

第9条(A/CONF.152/L.3)

2. 王阳洋先生（中国）说，中国代表团提议增列一个新的(c)项，如不可能增列(c)项，则建议对(a)项作出修正(A/CONF.152/L.3)。它并不完全反对第一委员会批准的第9条的案文(A/CONF.152/11)，但认为，这一案文还不全面，可能引起混淆。中国的提案旨在使本条的规定与《汉堡规则》第13条第(4)款以及《国际货物多式联运公约》第23条第(4)款的规定相吻合。港站经营人是海运、陆运和空运的连接点，处于有关运输的各种法律的十字路口。虽然有关经营人对危险货物可采取的预防措施的规定十分重要，但《公约》也应考虑经营人在发生实际危险后有权采取的应急措施。本条应使经营人能够尽快消除危险，避免对人员、货物和其他财产可能造成的损害。经营人不应承担由这些合法措施所造成的对货物的破坏的赔偿费用，但是，现有案文并未明确阐明这一点。

3. 中国代表团当然了解主要从事陆上业务的港站经营人和主要从事海上业务的承运人之间的差别。因此，中国的提案仅对《汉堡规则》第13条第(4)款

中的措辞作了略微的修正：“卸下”一词改成“移走”。然而，经营人消除危险的责任并未因为危险在陆地上发生而减少，向他支付的赔偿费应与他承担的责任相称。中国代表团并不反对应由法律来确定经营人的赔偿责任的观点；但是，它力图使现有的规定更加灵活和全面，以便为《公约》获得更广泛的实施作出贡献，而不要给法院留下太多的问题。从现有的本条案文中，经营人可能发现他们面临的风险大于他们愿意承担的风险，因为当出现实际危险时，可以认为经营人没有采取所有必要的预防措施。这意味着，他应对由他所采取的应急措施造成的损害负责。如果各国的经营人需服从《公约》现有案文的规定，那么这种情况将使他们感到为难。如果经营人赔偿责任的规定更加全面，使其合法利益受到保护，则本《公约》就可使他更愿意承担其责任，从而减少货物的损失和损坏。这是完全符合《公约》的目标的。

4. SKOVBY女士（丹麦）说，据她理解，中国的提案包括了经营人知道货物是危险的情况，她对《公约》的理解是，如果经营人知道货物是危险的，他可考虑到这一点，也许可收取比以往更高的服务费。应根据第5条考虑经营人的赔偿责任，经营人应根据第6条支付赔偿。但是，中国的提案指出，若经营人在知道货物的危险性的情况下接管货物就无需赔偿；在这种情况下，可认为这些货物对经营人来说并不危险。中国的提案是以《汉堡规则》为根据的，但必须明确，《汉堡规则》对海上运输作出了十分具体的规定，而港站经营人系在陆上开展业务，因而并不仅受有关海上运输的法律规则的约束。

5. HERBER先生（德国）建议会议拒绝中国的提案。新项内容涉及的是经营人知道货物危险性的情况，但它并不能自然地融入本条，因为这并不是有关危险性的开头部分所考虑的情况。为了容纳中国的提案，目前本条的全文必须改为一个单独的款，拟议的(c)项则成为第二款。在最后一刻为制定一项全球性规则进行如此重大的修改，风险是很大的。

6. 如果港站经营人知道某种货物属危险货物，他必须就此问题与其合同伙伴达成某种协议；他们在自己之间肯定会处理这一问题。如果存在人身危险，经营人就有义务采取预防措施，这一点是不言而喻的。在如此一个晚期阶段将中国的提案纳入案文是十分危险的。他认为，该项提案企图填补的空白并不会造成很大的问题。

7. 主席请会议对文件A/CONF.152/L.3第一段中的提案进行表决。

8. 表决结果为 2票赞成、17票反对、17票弃权。由于未获得所需的三分之二多数，该项提案未获通过。

9. 王阳洋先生（中国）对中国代表团的提案因技术原因未向第一委员会中的各国代表团散发表示遗憾。中国撤回了其提案的剩余部分。

10. LAVINA先生（菲律宾）说，该项提案是一项令人感兴趣的提案，本应在

第一委员会中进行讨论。

1 1 . 第 9 条以 28 票对 1 票、7 票弃权获得通过。

1 2 . LARSEN 先生（美利坚合众国）在对投票进行解释时说，本条的标题是“关于危险货物的特别规则”；它对在经营人不知货物危险性的情况下向他交付危险货物的情况作了规定。它未规定处理货物的环境要求，也未规定经营人可用来补偿他对第三方的赔偿责任的获得赔偿的权利。

第 10 条

1 3 . 第 10 条以 32 票对 1 票、3 票弃权获得通过。

1 4 . LARSEN 先生（美利坚合众国）在对投票进行解释时说，美国代表团对第 10 条投了赞成票，因为它认为该条现在已阐明，港站经营人为收到在他负责期间及其后因保管货物而应收取的欠缴费用可以扣留货物。因此经营人可在将货物交由有权领取货物的人之后要求收取储存费，而且，根据第 10 条第 (3) 款的规定，经营人可为收取这些费用而出售货物，并可认为已遵守了货物所在国的正当法律程序的规定。

第 11 条

1 5 . LAVIÑA 先生（菲律宾）对英文本第 4 款中使用“apprehended”一词提出质询，该词的普通含义涉及犯罪活动或指诸如恐惧这样的心态。

1 6 . 主席说，起草委员会毫无疑问决定坚持《汉堡规则》的相应规定，该规定使用了同一词语。

1 7 . 第 11 条以 32 票对 1 票、3 票弃权获得通过。

1 8 . OCHIAI 先生（日本）在对投票进行解释时说，日本代表团投票时弃权是因为它很担心在第 4 款中提及承运人可能会引起严重的问题。如果货物的运输为分段运输，那么该款的承运人指的是谁？例如，如果有三个承运人，那么，“承运人”一词是指第一个承运人，第二个承运人还是最后一个承运人，或是指所有这三个承运人？第二，如果第 4 款所指的承运人在经营人提供与运输有关的服务的国家中没有任何分支或联络处，承运人是否必须前往该国向经营人提供检查和清点所有货物的所有合理设施呢？如果是这样的话，该款可能给承运人强加严重的义务。本届会议旨在讨论经营人的问题而不是承运人的问题；如果会议要给承运人规定义务，它必须谨慎行事。

第 12 条

1 9 . 第 12 条以 29 票对零票、7 票弃权获得通过。

2 0 . 第 13 条以 34 票对零票、1 票弃权获得通过。

2 1 . 第14条以36票对零票获得通过。

2 2 . 第15条以31票对零票，5 票弃权获得通过。

2 3 . RUSTAND 先生（瑞典）在对投票进行解释时说，瑞典代表团在投票中弃权是因为本条案文删除了“或源自”一语。

2 4 . 第16条以36票对零票获得通过。

2 5 . 主席说，会议已结束了对第一委员会所核准的条款案文的审议(A/CONF.152/11)。 他请会议审议第二委员会核准的条文(A/CONF.152/12)。

2 6 . 第17条以36票对零票获得通过。

2 7 . 第18条以35票对零票获得通过。

2 8 . 第19条以36票对零票获得通过。

2 9 . 第20条以33票对1 票获得通过。

第21条

3 0 . SWEENEY 先生（美利坚合众国）在介绍美国代表团在文件第A/CONF.152/L.7 中所提出的提案时指出，美国代表团抱着极大的遗憾心情重新讨论已占用会议大量时间的一个问题。讨论情况已经表明，原来不会有任何国家会对《公约》提出保留。 但是，在会议前一天决定对第一委员会已核准的第1 条款案文进行修正(A/CONF.152/SR.6, 第32段)后，美国政府必须提出一项保留，以捍卫美国公共政策的一个重要方面。 美国代表团提案的范围故意只局限于它所具体关心的一个问题，即装卸人的问题。 有人向美国代表团指出，通过这一提案将意味着须在第1 条中增加一条“装卸人”的定义，但他认为这是没有必要的。 在上一次会议上，一些代表团指出，它们国家的法庭对“喜马拉雅条款”的解释与美国法庭的解释大相径庭。因此，这样看来，美国将是希望利用这一保留的唯一国家。

3 1 . 美国代表团在过去九年中密切关注国际统一私法学社和国际贸易法委员会为制定《公约》所开展的工作，并认为《公约》将成为统一有关国际贸易的立法的一个宝贵的工具。 例如，在他自己的国家中，不存在有关经营人赔偿责任的任何联邦法律，相反，有多达50种不同的法律在不同的州中适用。在 某些州中，经营人被视为是受委托人，严格规定他须对货物受到的一切损坏负赔偿责任，而在其他州中则适用疏忽原则或合同原则。 对美国出口商来说，明确统一赔偿责任制度适用于所有国家极为重要，这正象美国批准《公约》是符合所有国家的利益一样。 在为国际贸易运输港站经营人制定一项统一的赔偿责任制度后，最好也为国内贸易制定一项类似的制度。

3 2 . 如果工业界的一个重要部门反对一项条约，美国政府就不会考虑批准这一条约。 目前，美国政府在进行统一立法的努力时获得了装卸工业的合作，但这一合作的提供是基于下述假设，即装卸人所获的待遇不会低于承运人。美国代

表团的提案旨在通过制定一项保留规定来保持美国的现有法律状况。在《汉堡规则》和本《公约》获得普遍接受以前，美国的提案将保证装卸人将根据本《公约》或海事提单对他们所造成的任何损坏负赔偿责任。他们将不能享受“喜马拉雅条款”中所规定的申明无罪的特权，虽然根据《海牙规则》的规定他们的赔偿责任的单位限额为每个包装不超过500美元。

33. 一些国家的代表已向美国代表团提出了对提案的一系列修正案。一项修正案是要用“作出保留”一语来代替第1款中的“确定”一词。另一项修正案是要在同一款的“装卸人”一词后加上“和承运人的其他承包者”一语。第三个修正案是一个较实质性的想法，它要在第1款的末尾加上“唯一的条件是这种非运输性中间人并不因此而排除所有赔偿责任”。他建议，应首先进行投票，以确定提案是否享有绝大多数的支持。如果情况如此，则可将各项修正案付诸表决。

34. SMITH先生（澳大利亚）说，一般说来，澳大利亚代表团并不赞成《公约》作出保留规定的想法，但在目前这个存在争议的问题上，他对美国的立场表示很大的同情。如果人们认为通过这项提案对确保美国遵守《公约》是极为必要的，那么他将支持这一提案，但必须有一项明确的谅解，即在一个作出保留的国家中，将不允许一个非运输性中间人排除所有赔偿责任。

35. BONELL先生（意大利）说，意大利代表团对会议为作出保留规定而正在考虑对第21条的案文提出修正表示极大的遗憾。但是作为会议在前一次会议上通过的有关第1条的提案的提案国，他认为在某种程度上应对造成美国提出这一提案的情况负责。非常明显的是，美国认为《公约》是一个应该获得最广泛的接受的有用且重要的工具，由于美国的保留只涉及一个具体的问题，他自己的代表团将愿意接受这一提案。

36. 但是，他并不能肯定最好的方法应是首先对提案的原则进行表决，然后对美国代表提及的修正案进行表决。目前的案文太含糊不清；例如，他提议在英文本第1款“applicable”一词之后加上“强制性”一词。极为重要的是，本条的案文应当明确规定，只有当装卸人服从有关货物运输的强制性规定时，他们才可不受《公约》规定的约束，而且本条的意图并不是希望通过一种特别的合同条件使他们逃避对其行动的所有赔偿责任。

37. LAVIÑA先生（菲律宾）说，虽然他也对美国的提案表示某种程度的同情，但他难以同意将它列入第21条。对本公约不得作任何保留的规定是一项很好的规定。如果这项提案可纳入第1条，他将投票赞成这一提案，但如果这项提案改为对第21条的修正案的形式，他将投弃权票。

38. RUSTAND先生（瑞典）赞同意大利代表的观点。虽然他的最初反应是要反对作出保留的可能性，但鉴于这一提案对美国的巨大重要性，他将支持这一提案，条件是应对第1款进行修正，加上“唯一的条件是这种非运输性中间人并

不因此而排除所有赔偿责任”一语。

39 . HORNBY先生(加拿大)说,美国代表团完全理解除它之外的英美法系国家的忧虑,即给予装卸人的待遇不应比给予承运人的待遇更优惠。他对四个国家就第1条(a)项提出的提案(A/CONF.152/L.5)投了赞成票,并在本次会议了解到这项提案的通过给美国代表团所造成的巨大困难。因此,他虽然不太愿意,但仍准备支持美国的提案(A/CONF.152/L.7),因为通过这一提案无疑会影响到《公约》的范围。

40 . SKOVBY女士(丹麦)指出,在没有对“装卸人”一词规定明确的定义的情况下,在美国提议的案文的第1款的装卸人“一词之后加上”或独立于承运人的所有类似的“承包人”一语可能是有益的。

41 . FILIPOVIC先生(南斯拉夫)说,他虽然同情美国提案的基本原则,但他坚决反对在本条中列入一项有关保留的例外情况,《公约》将持续多年有效,作出例外规定的理由可能随着时间的流逝而模糊不清。美国提议的规定最好应放在一项示范合同中,而不是放在一项主要针对运输港站经营人的国际公约中。

42 . 在经过简短的程序性讨论(BONELL先生(意大利)和MESCHERYAK先生(乌克兰苏维埃社会主义共和国)参加了讨论)后,主席请会议对文件A/CONF.152/L.7中的美国提案的原则进行初步表决。如果它获得了必要的三分之二多数,就可建立一个小型工作组来重新起草提案的案文,以便将其付诸正式的表决。如果没有获得三分之二的多数,即可认为提案已遭否决。

43 . 投票结果是12票赞成、11票反对、11票弃权。美国提案中所载的原则未获得必要的三分之二多数,这一提案未获通过。

44 . SWEENEY先生(美利坚合众国)提议删除《公约》中的第21条。

45 . 主席说这一提案是在会议进程的很晚阶段提出的。他请会议对第二委员会核准的第21条案文进行投票。

46 . 第21条以23票对4票,8票弃权获得通过。

第22条(A/CONF.152/L.4)

47 . INGRAM先生(联合王国)在介绍荷兰代表团和联合王国代表团对第22条第1款提出的提案(A/CONF.152/L.4)时指出,《公约》第14条已具体提到《公约》的国际性质。第二委员会所批准的案文提议只需五个国家批准、接受、赞同或加入公约就可使它生效。《公约》旨在消除现有公约在货物运输方面所存在的一些差异,其中许多公约要求有更多的国家批准才能使公约生效。例如,《联合国海上货物运输公约》要求有20个国家的批准,《国际货物多式联运公约》则要求有30个国家的批准。《海牙规则维斯比议定书》要求有110个国家的批准或加入,而且还规定,在批准或加入议定书的国家中的五个国家在它们的旗帜下

应有一个最低的吨位数。 为了能够真正协调国际贸易法并确保《公约》有充分的地位获得各国的尊重，至少需要10个国家成为《公约》的缔约国才能使它生效。

48 . BONELL先生（意大利）说，各国代表团不仅希望而且相信它们所代表的国家能够认真考虑批准《公约》的事宜。 但是，如果认为通过一项公约本身就足以促使各国着手进行批准公约的程序，那是错误的。 事实上，许多国家倾向于推迟采取这一步骤，直到公约生效。 根据长期的经验，他深信，应将必要的批准国数目或类似的步骤保持在尽可能少的水平上。 因此，他坚决赞成第22条的现有案文。

49 . ROMAN 先生（比利时）和ROJANAPHRUK 先生（泰国）表示支持荷兰和联合王国的提案。

下午12时30分散会

第8次全体会议

1991年 4月17日，星期三，下午 2时30分

主席：ABASCAL 先生（墨西哥）

A/CONF.152/SR.8 *

根据大会1989年12月 4日第44/33 号决议审议国际贸易运输港站经营人赔偿责任问题（议程项目 9）（续）

国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案（续）（A/CONF.152/11,12; A/CONF.152/L.6）

第22条（续）（A/CONF.152/L.4）

1 . RUSTAND 先生（瑞典）在提及意大利代表在第7次全体会议上的发言时说，各国应根据公约规定的实质内容而非其他国家如何行动来决定是否批准公约。为此，他不能支持荷兰和大不列颠及北爱尔兰联合王国的联合提案（A/CONF.152/L.4）

2 . CHRISTOV先生（保加利亚）说，保加利亚代表团原则上不反对这一联合提案，但更希望对第1条而不是第22条做适当修改。

3 . LARSEN先生（美利坚合众国）说，美国代表团仍然认为公约应在收到五件批准书、接受书、赞同书或加入书后生效，这是因为公约具有特殊性质，具有

* 包含文件A/CONF.152/SR.2-8/Corr.1，发文日期1992年4月1日。

适应各个不同国家需要的方式。会议可能记得,《海牙规则—维斯比议定书》已开创了收到五件文书即可生效的先例。

4. ERIKSSON女士(芬兰)说,芬兰代表团同意意大利和瑞典代表提出的理由,支持原始案文中关于应交存五件文书的规定。经验表明,一个公约通常在其生效后对各国更有吸引力。在草拟公约某些条文时曾考虑到《汉堡规则》,现在这些规则只需再有一件文书就可尽早生效,这一事实足以说明可降低对本公约的要求。

5. VAN DER HORST女士(荷兰)提醒会议注意德国代表团和荷兰代表团曾在第二委员会提出应交存15件文书才能生效的提案,提案被以8票对5票的微弱多数否决。因此,应将该联合提案(A/CONF.152/L.4)视作折中方案。

6. SOLIMAN先生(埃及)支持该联合提案,认为10件文书是确保公约有效所需的最低数目。

7. LAVINA先生(菲律宾)支持草拟案文中关于需交存5件文书的规定。虽然通常不宜将所需文书的数目定得过低,但由于《汉堡规则》可望于近期生效,因而更可决定,交存5件文书后本公约即可生效。

8. 主席请会议表决该联合提案(A/CONF.152/L.4)。

9. 该提案以19票反对、9票赞成和8票弃权被否决。

10. 主席请会议表决文件A/CONF.152/12中提出的第22条。

11. 第22条以25票赞成、4票反对和6票弃权获得通过。

第23条

12. 第23条以34票对零票获得通过。

第24条

13. 第24条以35票对零票获得通过。

第25条

14. 第25条以34票对零票获得通过。

序言(A/CONF.152/L.6)

15. SWEENEY先生(美利坚合众国)在代表提案国说明序言草案(A/CONF.152/L.6)时说,序言第一和第二段阐明了公约的目的以及公约产生的根据。第三段源自要求召开会议的大会第44/33号决议。

16. RAO先生(印度)说,印度代表团原则上支持序言草案,但认为第二段中“这类货物……所发生的灭失、损坏或迟延”等词语应与第5条第(1)款一致,

因此应改为“因这些货物的灭失或损坏以及因交货迟延而造成的损失。”

17. BERAUDO 先生(法国)说,他基本上赞同序言草案,该序言阐明了整个公约的基本思想并表达了公约拟订者的理论观点。但是,如能将第三段改为第一段,使思路由一般再到具体,那就更符合逻辑了。此外,该段中的“重申(其)坚信”应改为“重申(它们)坚信”。最后,考虑到过去两年当中发生的政治变化,可删去该段中“各国”两个字,因为越来越明显的是,个人之间现在可以直接建立经济合作关系,国家作为中间人的作用正在迅速消失。

18. MORAN 先生(西班牙)说,他接受法国关于改变序言中各段顺序的提案。关于删去“各国”两字的提案,尽管近两年来发生了政治变化,但这两个字并不违背该段的基本精神,因此,仍应保留这两个字。他不支持印度代表的提案,因为序言无须与公约主体中的任何具体条文相一致;相反,序言应具有一般性质并说明公约产生的理由。

19. LAVIÑA 先生(菲律宾)说,印度代表的提案无论是在逻辑上还是在语法上都是正确的。然而,根据西班牙代表提出的意见,他建议将有关词语改为“这类货物所发生的灭失、损坏或交货迟延”。关于法国提出的改变各段次序的提案,行文上应将大会一项十分重要决议的引文放在最后,作为最重要的一个条款。

20. BONELL 先生(意大利)支持法国关于改变各段顺序的提案,但不支持删去“各国”两字。他同意印度代表关于第二段案文应与第5条保持一致的提案,并同意菲律宾代表提出的文体上需做变动的建议,但不同意用“这类货物交割”几个字,认为应和第5条一样,将其改为“这类货物交货”。

21. VAN DER HORST 小姐(荷兰)说,根据她对公约的理解,承运人和经营人均对货物负责,承运人对货运合同的另一方负责,港站经营人则对其合同的另一方负责。因此,她建议从第一段中删去“既非由承运人看管又非由货主看管,而是由……”的词语,代之以:“考虑到在货物由国际贸易运输港站经营人看管时适用于国际货运货物的法律制度的不确定性造成的种种问题。”

22. TARKO 先生(奥地利)支持荷兰的提案,并且支持意大利对第二段的意见以及法国关于改变各段顺序的提案。

23. ROMAN 先生(比利时)说,虽然比利时代表团同意序言草案第三段所表达的基本思想,但认为公约本身并不符合发展中国家的利益,当然,不断统一协调有利于发展中国家。本公约在试图弥补现有公约留下的漏洞时走得太远、太快。因此,比利时代表团不得不对序言草案投弃权票。

24. RUSTAND 先生(瑞典)支持序言草案,但其中各段的顺序应按法国代表的建议重新安排。

25. PIAGGI DE VANOSI 夫人(阿根廷)支持经法国代表修正过的序言草案,但不同意印度代表的提案。

26. SMITH 先生（澳大利亚）赞成法国关于调整各段顺序的提案。如果荷兰代表提出的删节提案不会给其他任何代表团造成严重困难，他也赞成；他接受经菲律宾代表修正过的印度提案。

27. RAO 先生（印度）认为，迟延交割货物只在其造成灭失这一主要问题时才根据公约产生赔偿责任，这一点对第5条至关重要。他的修正案试图纠正序言草案造成的仅仅迟交货物就会引起赔偿责任的印象：菲律宾代表提出的建议似乎给人留下了这种印象。

28. ROJANAPHRUK 先生（泰国）主张序言各段应力求言简意明，因此提议将第二段改为：

“意欲制定关于不受源自适用于各种运输方式的公约的运输法律管辖的运输港站经营人赔偿责任的统一规则，以期为货物流动提供便利。”

29. PAMBOU-TCHIVOUNDA 先生（加蓬）建议将第三段分为两部分，这两部分由现在的第一段和第二段分开。其中第一部分将强调国际贸易法的不断协调和统一应当减少或消除国际贸易交往中的法律障碍。第二部分将强调公约在促进实现原序言草案最后几句中提出的目标方面应起的具体作用。这样的措词将消除不切实际的设想，即认为国际贸易法的协调和统一有助于大大促进以平等、公平和共同利益为基础的经济合作。他建议不妨成立一个工作组，在考虑到他和其他代表的建议的情况下草拟新的序言。

30. 主席说，加蓬代表的提案超出了纯修正案的范围并且不合时宜。因此，他认为不能在会议上讨论。

31. BONELL 先生（意大利）和 SHATANI 先生（阿拉伯利比亚民众国）认为会议可以讨论加蓬提出的建议。

32. INGRAM 先生（联合王国）欢迎荷兰代表提出的修正案，因为这对今后解释公约具有重大影响。

33. 主席请会议表决法国关于应将序言草案第三段(A/CONF.152/L.6)改为第一段的提案。

34. 该提案以21票赞成、5票反对和9票弃权获得通过。

35. PAMBOU-TCHIVOUNDA 先生（加蓬）请会议表决他对原序言草案中最后一段提出的修正案，即应将“国际贸易”几个字以前的几行改为“考虑到逐渐协调和统一国际贸易法有助于减少或消除国际贸易交往中的法律障碍”然后将其单独作为序言的第一段。

36. 主席请会议表决加蓬的修正案。

37. 该修正案以18票反对、3票赞成和15票弃权被否决。

38. BERAUDO 先生（法国）撤回关于应删去原草案最后一段、现在的第一段中“各国”两字的提案。

39. 主席请委员会表决荷兰对序言草案原第一段、现在的第二段提出的删去“既非由承运人看管又非由货主利益看管，而是由……”等词语的修正案。

40. 表决结果：15票赞成、14票反对、9票弃权。由于未获得所需要的三分之二多数，该提案未获通过。

41. 主席请会议表决泰国对原序言草案第二段、现在的最后一段提出的修正案。

42. 该修正案以14票反对、7票赞成和17票弃权被否决。

43. 主席请会议表决经意大利修正过的菲律宾提案，即最后一段中的“这类货物的灭失、损坏或迟延”应改为“这类货物灭失、损坏或交货迟延的赔偿责任”。

44. 该修正案以20票赞成、2票反对和17票弃权获得通过。

45. 主席请会议表决经修正的序言草案(A/CONF.152/L.6)。

46. 经修正的序言以35票赞成对零票反对和3票弃权获得通过。

通过公约和其他有关文书以及会议的最后文件（议程项目10）(A/CONF.152/11, 12; A/CONF.152/L.1, L.6)

47. LAVIÑA先生（菲律宾）说，在某些场合下，会议可以通过表态性表决而非正式表决来简化决策程序，特别是委员会的决策程序。他还感到，有时为寻求协调一致使得委员会一级的审议工作过于仓促。重要的是，现在已到了对整个公约进行表决的时候，各国代表团均应采取明确的立场。因此，他请求对整个公约草案进行唱名表决。

48. 主席请会议对经修正的整个公约草案(A/CONF.152/11, 12; A/CONF.152/L.6)进行表决。

49. 应菲律宾代表的请求，表决采取唱名方式。

50. 主席抽签决定由莱索托首先表决。

赞成：阿根廷、澳大利亚、奥地利、保加利亚、白俄罗斯苏维埃社会主义共和国、加拿大、中国、丹麦、埃及、芬兰、法国、加蓬、德国、几内亚、印度、伊朗（伊斯兰共和国）、以色列、意大利、日本、莱索托、墨西哥、尼日利亚、菲律宾、大韩民国、西班牙、瑞典、泰国、乌克兰苏维埃社会主义共和国、苏维埃社会主义共和国联盟、美利坚合众国、南斯拉夫。

反对：无。

弃权：比利时、印度尼西亚、阿拉伯利比亚民众国、荷兰、沙特阿拉伯、土耳其、大不列颠及北爱尔兰联合王国。

51. 经修正的整个公约以31票对零票和7票弃权获得通过。

52. INGRAM先生（联合王国）在解释投票时说，联合王国代表团对整个公约投了弃权票。没有投反对票是出于以下两个原因。首先，联合王国和各国一

样致力于国际贸易法的协调和统一。其次，联合王国尊重许多人两年来为拟定公约草案而做出的巨大努力，尤其是国际统一私法学社和联合国国际贸易法委员会秘书处以及两年来出席各次会议的诸多国家的代表所做出的努力。

53. 尽管如此，表决结果并未改变联合王国政府特别是英国商业集团的看法，即这一新的公约无助于国际贸易。所谓“商业集团”是指所有有关各方——运输港站经营人、货物托运人和承运人以及所有这些集团的保险人。公约的两个方面促使我们得出这一结论。首先，由于公约需将许多各种各样的经营人包括在内，从小装卸公司到大型集装箱港站经营人，其操作方式不同，因此，难免对公约做出不同的、不确定的解释。人们已对公约文本中仍然存在的不确定性做出评论：例如，与“承运人”定义和第3条中的责任期限有关的不确定之处。这种不确定性本身就很令人遗憾。更重要的是，这种不确定性意味着有关各方的费用不会减少，因为他们仍然需要为其货物缴纳全额保险费。

54. 联合王国代表团担心的第二个问题是，第5条对赔偿责任依据的规定虽然不是绝对性的但十分严格，加上第6条中没有规定总的赔偿限额，第8条中受雇人或代理人的活动甚至有可能打破限额，这样就会产生严重的保险问题；联合王国代表团曾在第一委员会指出过这个问题。他期望设有运输港站的国家在决定是否批准公约时应十分慎重地考虑这方面的问题。联合王国似乎不可能同其他国家一道共同批准这一公约。

55. HORNBY先生（加拿大）说，加拿大代表团虽投票赞成通过公约，但对公约文本仍存有一些法律方面的问题。他认为，由于公约的某些规定不清楚，今后会造成混乱并在执行公约时出现延误和困难。他特别提到在第3条的责任期限问题上没有取得任何明确的理解。和现行法律对承运人责任的规定相比，第8条有关丧失限制赔偿责任权利的规则以及会议在实质性赔偿责任规则上的决定将给经营人带来不公平的负担。公约中的这些缺憾会使经营人面临承担更多赔偿责任和更高费用的风险，因此，这不但不会促进反而会妨碍国际贸易的增长。不过，加拿大代表团支持公约，说明加拿大赞同不断协调统一国际贸易法的原则并赞赏统法社和贸易法委员会所做的有价值的工作。

56. LARSEN先生（美利坚合众国）说，美国投票赞同通过整个公约，因为第15条规定，公约并不改变根据任何国际货运公约或为执行此类公约而拟定的国内法而产生的任何权利或义务。由于货物装卸人可能有资格享受某些根据《海牙规则》产生的承运人的权利，第15条保留根据《海牙规则》寻求承运人权利惠益的选择。

57. VAN DER HORST小姐（荷兰）说，荷兰代表团对整个公约投弃权票的原因已经在第一委员会上作过说明。她同意联合王国代表提出的看法。

58. ROMAN先生（比利时）说，尽管比利时代表团支持公约体现的原则，但

出于和联合王国代表陈述的同样理由对整个公约投了弃权票。

与会代表的全权证书（议程项目 6）

(b) 全权证书委员会的报告(A/CONF.152/8)

59 . HORNBY先生（加拿大）作为全权证书委员会主席介绍了委员会的报告(A/CONF.152/8)。第4段中所列各国是截至1991年4月15日已正式或以电报、电传、信函或普通照会的形式提交全权证书的国家。在审查这些全权证书后，委员会在其报告第9段中建议会议通过下述决议草案。

“会议，

审查了全权证书委员会的报告，

核可全权证书委员会的报告。”

60 . BERGSTEN先生（执行秘书）认为，该报告第4段中所列出的某些国家尚未根据会议议事规则第3条的要求提交正式全权证书，但可望在会议结束之前提交。在会议结束之前将分发委员会报告的修订本，其中包括在此期间已提交正式全权证书的国家名单。

61 . 主席请会议根据这项理解通过文件A/CONF.152/8第9段中提出的决议草案。

62 . 该决议草案以32票对1票获得通过。

通过公约和其他有关文书以及会议的最后文件（议程项目10）（续）(A/CONF.152/11,12; A/CONF.152/L.1,L.6)

63 . BERGSTEN先生（执行秘书）介绍了会议最后文件草案(A/CONF.152/L.1)。因为扎伊尔在登记后又撤回了参加会议的代表，所以应从载于第3段中的与会各国名单中删去扎伊尔。通过公约的日期（第12段）是1991年4月17日；1991年4月19日开放供加入。

64 . BERAUDO先生（法国）指出具有会议观察员地位的政府间组织名单未列入莱茵河航行中央委员会，而前一天该委员会的观察员还出席了会议。

65 . 主席请会议通过最后文件草案。

66 . 会议最后文件草案以36票对零票获得通过。

67 . 主席最后对所有为会议的圆满结束做出贡献的人表示感谢，并对统法社、贸易法委员会及其工作组、会议各委员会主席以及秘书处表示特别感谢。

下午5时5分散会

第9次全体会议

1991年 4月19日，星期五，上午10时30分

主席：ABASCAL 先生（墨西哥）

A/CONF.152/SR.9

签署最后文件、公约和其他文件（议程项目11）（A/CONF.152/13）

1．按字母顺序请各代表团签署了会议最后文件，还请得到了必要授权的代表团签署《联合国国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约》。

会议闭幕（议程项目12）

2．主席说，会议的工作表明，国际贸易不仅可以成为交换货物的手段，也可以成为文化交流的手段，同时也可以成为增进各国间相互了解与和平的机会。他对出席会议的各位代表、所有协力拟定公约草案的人们，和秘书处表示赞扬，赞扬他们以其创造精神、坚韧不拔、热情而灵活的态度证明了贸易是团结人类的手段。他尤其对贸易法委员会国际合同惯例工作组前主席Joaguim Bonell教授和会议第一委员会主席Jean-Paul Beraudo 先生的工作表示赞扬。

3．他宣布联合国国际贸易运输港站经营人赔偿责任会议闭幕。

上午11时 5分散会

第一委员会会议简要记录

第1次会议

1991年4月3日，星期三，上午10时

主席：BERAUDO 先生（法国）

A/CONF.152/C.1/SR.1

通过议程（临时议程项目1）（A/CONF.152/C.1/L.1）

1. 临时议程(A/CONF.152/C.1/L.1)获得通过。

审议国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案第1至16条和第20条（议程项目3）（A/CONF.152/5,6,7和Add.1和Add.1/Corr.1和Add.2）

2. 主席提请委员会注意文件A/CONF.152/5所载案文，根据本会议议事规则第29条(A/CONF.152/3)，它是提请审议的基本提案。委员会还将审议其他的提案和修正案，所有提案和修正案均须书面提出。此种提案或修正案的通过将以简单多数来决定，投弃权票的国家视为不参加表决。

3. 他提议委员会先审议公约草案中较具有实质性的条款，留待以后阶段再审议其他条款，即第2、13、14和20条。

4. 会议同意如上。

第1条(a)项(A/CONF.152/C.1/L.6)

5. SCHROCK 先生（德国）介绍他提出的对第1条(a)项的修正案(A/CONF.152/C.1/L.6)，他说，在国际统一私法协会（统一私法协会）于罗马开始本会议的筹备工作的过程中，本公约的范围已扩大许多。统一私法协会的解释报告所持的观点是，虽然也许有必要就居间人的处理确定统一的赔偿责任，但在当时阶段要想这样做是不现实的。现在委员会需要审议的、由联合国国际贸易法委员会（贸易法委员会）草拟的公约草案事实上就居间人的处理作出了规定。他本国代表团同意《海洋法和贸易刊物》最近刊登的一篇文章中的观点，即公约草案中“经营人”的定义是基于这么一种假定：经营人对货物提供的服务可能是在他有权进入或使用的区域内进行，其中包括可能在船上进行的服务，例如装货、卸货、积载或平舱。他本国代表团并不反对扩大本公约的范围，但它认为，第1条(a)项的定义应明确说明，对货物的处理是包括在运输港站经营人的职能之内的：“接管”一词并不能充分涵盖该概念。必须增加一些文字，以便把货物由

第三方不得进入的某一运输工具运载这种情况以外的情况也考虑在内。 他的提案将涉及把第1条(c)项和第3条也连带作出修正,但这种修正可在以后再讨论。

6. SWEENEY 先生(美利坚合众国)并不觉得所提议的补充字眼是有所改进,因为“或处理”的说法太含糊。 他认为,“接管”一语已经充分涵盖了也许要涉及经营人赔偿责任的许多情形。 已经参阅了统一私法协会1972年所做的工作,但当时主要是考虑经营人活动中的保管工作方面。 贸易法委员会秘书处后来对世界各地的港站作业进行了一次调查,调查表明,经营人的活动已经不再限于货物的保管,因而现已注意到其他种类的活动。正因为如此,决定参照《汉堡规则》的条款,使用“接管”一词,这是确定对货物负责的人或企业的定义的最好办法。

7. RUSTAND 先生(瑞典)同意德国代表的看法,即“接管”一词也许不够确切;在预备性会谈期间以及在1989年的贸易法委员会届会上都引起了一些争论。常常有这样的情况:货物只不过留放在码头上,等待取走,并无任何关于其运往目的地的具体指示,在这种情况下,难道根据本公约规定算是“接管”了货物吗?重要的是,本会议应决定一个恰当的词。 可是,他并不觉得增加“或处理”几个字有多大的改进。

8. HORNBY 先生(加拿大)同意第1条(a)项的定义有问题,但他不知道增加“或处理”这几个字能否解决。 据他看,第1条(d)项“与运输有关的服务”的定义已清楚表明,处理活动是包括在本公约范围内的。 最好是集中力量研究“掌管”的概念,这个词已在《汉堡规则》中使用,下了定义。也许可以在第3条中增加一款关于该概念的规定。

9. BONELL 先生(意大利)说,他开头倾向于赞成德国的提案,但听了美国代表发表的意见,他现在改变了主意。“掌管”的概念已载入《汉堡规则》,这就大有理由在现有的公约草案中维持这个概念。 但是,他不同意加拿大和瑞典代表关于本会议应对“接管”一词下定义的建议。 这样做看来很难办到。 在委员会讨论公约草案期间,一个代表团曾建议删去“接管国际运输的货物以便”这些字,留待将来的使用者更精确地确定经营人的定义。 这种解决办法也许比之更明确的定义更可取。

10. ROJANAPHRUK 先生(泰国)同意美国代表的意见,“接管”的概念已把“处理”包括在内。

11. LAVIÑA 先生(菲律宾)说,他不反对把“接管国际运输的货物以便”这些字删去,也不反对在第1条(d)项内既提及“接管”也提及“处理”。现有的案文在他看来已经够清楚的了,但他也准备接受德国的提案以便有利于使尽可能多的国家批准公约草案。

12. SCHROCK 先生(德国)说,大家的讨论表明,本会议对“接管”概念的解释,在某种程度上要比其他运输公约所采用的更广一些。 既然德国代表团就

第1条(a)项第一句所提出的提案只获得有限的支持,他说他愿意撤回提案,以便缩短辩论过程。但是,德国代表团提请记录在案,按照本会议的理解,“接管”一词的概念应大大地广于例如瑞典装卸同业协会1989年订立的《一般条件》中所用的概念,该文件将这一概念局限于将货物放置在有栏杆围起来的库房或房舍之内。

13. WALL先生(大不列颠及北爱尔兰联合王国)对“接管”概念的笼统性表示关切。这番讨论的结果反而使它更加笼统。如果不能明确地确定将可追究赔偿责任的人,将会导致多个“经营人”赔偿责任的重叠,并导致一连串的索赔和反索赔。

14. 根据他的代表团的理解决,第1条(a)项如果对照第1条(d)项来阅读,并不包括海关和税收当局的活动。

15. SWEENEY先生(美利坚合众国)既同意德国代表的观点,即“接管”概念并不限于把货物存放在库房内或栏栅内,也同意联合王国代表的意见,即第1条(a)项并不包括海关和税收当局的活动。至于确切性问题,他说,在现有法律之下,不能排除出现重叠责任的可能性。

16. DCHIAI先生(日本)告知该国代表团即将就码头装卸人问题提出一项提案,很快就会分发。他请求主席在该提案得到讨论前,先不结束这一问题的辩论。

17. 赵承璧先生(中国)说,中国代表团的理解决是,第1条(a)项第一句是指作为港口或机场当局的代表的某一个人接管了国际运输的货物以后直至该人交付了那些货物这段时间的整个过程。这一广义理解只要写进了讨论记录,则无需在条文内明确写出。

18. ROMAN先生(比利时)说,比利时代表团认为“在其控制下的区域”一语含义太模糊,准备就此词语提出一正式提案。他与美国代表的意见不同,他认为“接管”的概念应是限于把货物存放在库房或围栏之内;增大责任范围将会增大国际运输费用,因而不符合促进国际贸易的目标。

19. De GOTTRAU先生(国际公路运输联盟)在主席邀请并且委员会无反对意见情况下发言,他提请注意该组织所提的意见(A/CONF.152/7/Add.1)。第1条(a)项的法文本中,应该说“……toute personne qui prend sous sa garde ……”这样更为妥当。而且,无论在私法中或在公法中,“人”既指自然人,也指法人。

20. 主席在总结对第1条(a)项第一句展开的辩论时说,德国有关处理作业所提的修正案(A/CONF.152/C.1/L.6)已经撤回。有些代表团表示关切的是,“接管”的概念以及它所涉及的具体活动尚无确切定义。他相信大家将认真考虑所提出的各个提案,在以后讨论到该概念所涉及的其他条文时,对此问题还将进行

讨论。关于联合王国的反对意见，认为第一句将在实践中造成不明确局面，他指出，现提交会议的这个折中案文是经过长时间的彻底讨论所得出的。当然，在措词上无疑地仍可加以改进，这个任务可以交给起草委员会去完成，他建议第一句保留原样不动，不知道代表们是否想进行表决。

21. WALL先生（联合王国）说，他的代表团关切地认为第1条(a)项是带实质性的，似乎不能交由起草委员会解决。他认为，现在还不宜对该条的前半部分进行表决。

22. OCHIAI先生（日本）指出，日本代表团有关第1条(a)项的解释的提案尚未提交讨论。他问是否在对该条进行表决之前，口头上提出他的提案。

23. BONELL先生（意大利）同意主席对第一句的讨论所作的总结。该措词是贸易法委员会经过长时期和非常深入的讨论后达成的协商一致意见。到了这么晚的阶段，他实在不愿意看到对“接管”一词的定义又重新展开一场实质性的辩论。该案文应予通过，除非另外提出了书面的明确提案。

24. 主席针对日本代表团所提的问题说，他认为最好坚持书面提案的程序；一旦分发了书面提案，日本提案将会得到讨论。

25. BERGSTEN先生（执行秘书）在解释投票程序时说，如果委员会主席认为已对委员会讨论的案文取得普遍一致的意见，那就没有必要再将其付诸表决。投标表决只在各国代表团之间存在着明显分歧时才有必要。相比之下，必须在会议结束时的全体会议上逐条进行表决。

26. 关于日本的提案，他提到临时议事规则第30条，该条规定在正常情况下，应当以书面形式提交提案，但是经会议主席允许，也可口头提出修正案或提案。广而言之，委员会主席也应包括在内。使用这一程序的授权按理应由主席裁量。

27. LAVINA先生（菲律宾）赞成执行秘书的最初意见；基本原则应是协商一致，无需付诸表决。应广义解释第30条，使各国代表团能提交任何有助于会议达成最后协议的提案。

28. RUSTAND先生（瑞典）说，既然还提到第3和第5条中的“接管”概念，最好将表决推至讨论完所有有关条文后再举行。

29. 尽管他同意意大利代表的意见，即这个问题已在工作组和委员会第二十二届会议上详尽讨论过，但这并不妨碍本会议再讨论这个问题。会上提出的意见和建议可载入简要记录中，以便为日后提供有益的参虑依据。

30. HORNBY先生（加拿大）说，尽管书面修正案对复杂的实质问题更可取，但对删减字句等较简单的问题，口头修正案也可接受。

上午11时15分会议暂停并于上午11时55分重新开始。

3 1 . ROMAN 先生（比利时）对有人公开建议不可能重开关于某个问题的辩论表示吃惊；如这样做，那就根本不必再修改草案，会议只要将各个条文付诸表决就行了。

3 2 . 主席说，会议在考虑是否要重开讨论时应有所节制。

3 3 . BONELL 先生（意大利）认为，原则上应以书面形式提交修正案，但是，应允许主席酌情决定是否可有例外。他并不记得有谁建议不能进一步讨论。但是，现在的确没有时间进行冗长的辩论。现在提交会议的案文的实质内容涉及到一个争议极大的问题，案文是经过详尽讨论才起草出来的，因此，在这么晚的时候不宜重新展开实质性问题的辩论。

3 4 . WALL 先生（联合王国）相信可以不经表决进行下去。第 1 条(a) 项的讨论十分有益，以后的讨论中可能发现有必要再对某些问题进行辩论并需改进这条案文的措词。英国代表团认为，需在付诸表决之前重新审议第 1 条 (a) 项中的某些定义；总之，英国代表团希望委员会不要总是急于投票表决。

3 5 . 主席说，暂时不对第 1 条(a) 项的第一句话进行表决。他请会议继续审议该条第二句。日本关于公约与有关货运的适用法律规则相冲突的提案案文尚未分发，但可在文件 A/CONF.152/7 中找到。

3 6 . OCHIAI 先生（日本）说，公约的初稿显然适用于码头装卸人，即使提单上的一条款已将其包括在内并使他们享受到根据有关货运的适用法律规则提供给承运人的保护。现在审议的公约草案在此问题上相当不清楚。如果公约不把这种装卸人包括在内，那么公约打算列入的职能有 90% 都将不在其适用范围内。如要发挥任何作用，公约就必须将其包括在内。

3 7 . HORNBY 先生（加拿大）说，加拿大代表团同意日本代表对第 1 条 (a) 项表示的担心，该项似乎意味着装卸人可援用载于承运人合同中的条款，使自己置身于公约管辖范围之外。公约草案的目的是确保适用于装卸人和一般适用于运输港站经营人赔偿责任限额的法律更趋于统一。如果允许装卸人置身于公约规定的管辖范围之外并享受到与承运人同样的限额，整个公约的目标都将成为泡影。

3 8 . VAN DER HORST 女士（荷兰）提请注意荷兰政府提出的取代第 1 条 (a) 项第二句话的句子(A/CONF.152/7/Add.1, 第 6 段)。该句涉及到现在这句话特别是“负责”二字的含义。荷兰批准了《海牙—维斯比规则》，根据这一规则，承运人在货物装上运输工具之前和卸下之后不对货物负责。现在的句子是说，根据公约承运人即使在这些时候也被认为负有责任，因此，荷兰政府提出的句子中删去了“负责”一词。

3 9 . SWEENEY 先生（美利坚合众国）说，美国代表团赞成保留现在的措词。在贸易法委员会工作组起草这一案文期间，主要困难之一是提到“装卸人”一词，这个词在各种运输体系中的含义不尽相同。由于公约草案的目的是填补现有的

空白，工作组认识到有必要对“装卸人”一词做广义的理解。

40. 装卸人并非自动包括在提单中。事实上，这是装卸人和承运人之间交易的一个关键问题，其目的是防止资源的不必要的浪费和消除双重以至三重承保。装卸人在美国通常只对限制其钱财赔偿责任感兴趣。

41. LAVIÑA先生（菲律宾）认为第1条(a)项的第二句话相当模糊。他同意“装卸人”一词在不同的国家有不同的含义。

42. 菲律宾代表团希望说明的是，当经营人根据适用规则在对货物的责任方面具有双重身份时，他就不再被视为所有情形下的经营人。其次，“有关货运的适用法律规则”的说法既指国内法，也指条约法。

43. BONELL先生（意大利）同意，这些规则应有尽可能广的适用范围，这就是说，原则上装卸人应包括在内。他认为，美国代表的基本考虑是不应将装卸人置于比承运人更不利的地位，不知这样理解对否？

44. SWEENEY先生（美利坚合众国）说，在美国，涉及装卸人和承运人交易的复杂情形引起了大量诉讼，诉讼有时对装卸人有利，有时则对其不利。例如，法院曾去掉海运提单中的一些广义规定，因其将承运人享受的保护给予了与货物运输有关的所有代理人或独立承包人。应当注意的是，装卸人不得不设法争取保护。许多承运人不愿将其提单的保护条件自动扩大到装卸人。他们即使这样做了，也要额外收费。因此，美国代表团认为，装卸人应享受到和承运人一样的待遇，而不应将装卸人置于比承运人不利的地位。

45. BONELL先生（意大利）认为，在就赔偿责任限额做出决定之前，必须保留现有案文，或许要考虑到日本的修正案。

46. WALL先生（联合王国）说，英国代表团认为，必须将承运人排除在公约草案的范围之外。这是第1条(a)项第二句话的主要内容。如果保留这句话现在的案文，那将有利于装卸人根据提单或其他货运文件从承运人那里获得一切可能的保护。英国代表团同意，装卸人不应被置于比承运人不利的地位是否符合人们的愿望，只有在对拟写入公约草案的赔偿限额问题做出决定后才能确定。在现阶段，英国代表团认为公约草案应明确包括装卸人。

47. RUSTAND先生（瑞典）对加拿大代表表示的担心也有同感。如果公约草案又造成新的空白，那将是不幸的。瑞典代表团的理是，如果经营人根据另一个适用公约对货物负有赔偿责任，那么，他将不负有本公约草案的赔偿责任。瑞典代表团从不认为装卸人可凭提单所载条款而免除本公约的赔偿责任。他怀疑荷兰的提案是否能确保装卸人不会不得到任何限制，并认为荷兰的提案会产生相反的效果。

下午12时30分散会。

第2次会议

1991年4月3日，星期三，下午2时30分

主席：BERAUDO 先生（法国）

A/CONF.152/C.1/SR.2

审议国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案第1至16条和第20条（议程项目3）（续）（A/CONF.152/5, 6, 7 和Add.1 以及Add.1/Corr.1和Add.2）

第1条(a)项（续）（A/CONF.152/C.1/L.6, L.19, L.23）

1. RAMBERG 先生（观察员，国际海事委员会）提请注意委员会的草案（A/CONF.152/5）中所使用的“法律规则”一语。按照他的理解，将诸如“喜马拉雅条款”这类提供给承运人的保护扩大至码头装卸人的契约性条款，并不能等同于第(a)项第二句提及的“法律规则”，从而不会将装卸服务从本《公约》的范围内排除。另一方面，本《公约》的当事国如已批准《海牙—维斯比规则》或《汉堡规则》或《多式联运公约》，则应遵守这些公约中有关给予诸如装卸服务等独立的承包商某些益处的规定。如若这类规定适用于装卸合同，那么第(a)项中的第二句在何种程度上适用于这类公司则不甚明确。

2. 在谈及草案第15条时，他指出，即使在现阶段的讨论中，受制于有关运输的法律规则的人会被排除于拟议中的《公约》第1条(a)项之外，但如果他所提及的有关公约的条款适用于这些人的话，则他们便可以因第15条的适用而“重新回到”本《公约》的适用范围之内。

3. SWEENEY 先生（美利坚合众国）说，承运人及其“代理人或受雇人”可通过《汉堡规则》和《海牙—维斯比规则》得到保护。由于可从潜在适用的其他法律规定中得到保护，装卸人并不认为自己是代理人或受雇人，而且亦不希望被归入这一类别。在起草《汉堡规则》和维斯比修正案过程中，曾试图将独立的承包商界定为包括装卸人在内；但在这两次努力均未获成功，因此，独立的承包商便不能通过这两套规则得到任何保护。

4. 他得到的印象是，第一委员会的讨论忽视了这样一个事实，即本公约草案并不是一项关于运输问题的公约，而是拟设法填补其他众多的运输公约中现有的空白。他坚持认为，装卸人并不是承运人，尽管他们可以寻求得到某些赋予这种地位的益处。

5. HERBER 先生（德国）认为，就关于“适用规则”的定义而言，在如何解释“根据适用于货运的法律规则对这些货物负责”一句可能会出现问题。为使案文清楚起见，并本着大家普遍理解“承运人”一词所具有的含意这一信念，他建

议在第1条(a)项的第二句中采用下述经过简化的日本代表团的提议(A/CONF.152/C.1/L.19):“但是,凡作为承运人者,不应视为经营人”。他的代表团认为,日本代表团提到多式联运经营人,这似属多余,因为他们明显是承运人,但他并不反对将日本代表团的提议列入。

6. JORGENSEN 女士(丹麦)认为委员会的案文很适当。她促请说,鉴于目前正在审议的各项议题极为重要,所有旨在修正委员会案文的提议均应以书面的形式提出并充分具体化。她询问说,目前的公约草案拟如何处理那些自己说并非装卸人、但却履行装卸服务职能的实体。

7. FILIPOVIĆ 先生(南斯拉夫)说,他的国家长期以来取得的经验是,每当试图通过关于海洋和内河航运的立法具体考虑装卸人所关注的各项问题时,这些装卸人便设法减轻其赔偿责任和寻求得到立法方面的其他好处,但同时却拒绝承担服务方面的责任。就德国的口头提案而言,如果获得通过,其结果之一便是会导致就“承运人”一词的含义重新进行辩论。他认为,应在本《公约》中为该术语下一个定义。他更赞成委员会的案文。

8. BONELL 先生(意大利)说,尽管德国的口头提议初看起来具有简洁的优点,但经仔细研究后便会发现,该提议很可能会造成不稳定的情况。与前一位发言者一样,他也表示担心,如该项提议获得通过,则便会产生“承运人”一词究竟是何含义的问题。他认为,似可原则上核准日本的提议,但须经第一委员会在稍后的阶段针对赔偿限额问题作出决定,然后再对之进行审查。

9. VAN DER HORST 女士(荷兰)指出,鉴于无人支持她的代表团针对第1条(a)项的第二句所提出的提案(A/CONF.152/C.1/L.23),她撤回该项提案,并赞成德国的口头提案,因为依照她的政府的理解,该项口头提案的含义是,为了本公约草案的目的,在货运开始之前或在货运结束之后对这些货物负责的承运人,不应视为港站经营人。

10. LARSEN 先生(美利坚合众国)说,他的代表团可以赞同德国的口头提案,并认为该提案是反映出承运人和非承运人明显不同的职能的最佳提案。

11. WALL 先生(大不列颠及北爱尔兰联合王国)赞同德国的口头提案。此外,他认为,该提案还消除了因在同一条款中使用“负责接管货物”和“对这些货物负责”而可能造成混乱的问题。

12. LAVIÑA 先生(菲律宾)也赞成德国的口头提案,同时又同意南斯拉夫和意大利代表的意见。

13. 主席请第一委员会就德国针对第1条(a)项的第二句口头提出的提案进行表决。

14. 该项提议以15票赞成、3票反对获得通过。

15. 主席在答复FILIPOVIC 先生(南斯拉夫)所提出的一项问题时说,根据

议事规则第36条，弃权的国家应视为未参加表决。因此，他没有请那些表示弃权的国家宣布他们的立场。

16. LAVINA先生（菲律宾）认为，应计算弃权者的人数，因为这似乎是议事规则的本意。

17. BONELL先生（意大利）建议说，似宜请起草委员会将第(a)项第二句的措词拟定得更讲究一些，也许可以参考由国际统一私法协会编写的公约初稿中的有关措词。

18. HERBER先生（德国）说，他并不反对由起草委员会对案文作形式上的改动，但警告说不宜将具有实质性含义的问题交给该委员会。鉴于第一委员会已通过了他的代表团针对第1条(a)项中的第二句所提出的口头提案，因此，他的代表团撤回其在文件A/CONF.152/C.1/L.6的第二段中针对该句所作的提议。

19. LEBEDEV先生（苏维埃社会主义共和国联盟）认为，意大利的建议理由很充分。他的代表团之所以未参加就德国的口头提案进行的表决，是因为它认为委员会的案文已足以满足南斯拉夫就该项定义所提出的要求。

20. 赵承璧先生（中国）同意意大利代表的看法。他的代表团未参加就德国的口头提案进行的表决，因为其中“承运人”一词的含义不甚清楚。由于不同的法律制度对该词的解释也不同，因此必须给该词下个定义。

21. WALL先生（联合王国）建议说，那些希望改进第(a)项第二句案文的代表团应进行非正式的协商，并向第一委员会提交一份经商定的案文。他指出，起草委员会不宜处理实质性议题。

22. RUSTAND先生（瑞典）说，鉴于德国提出的口头提案已获通过，现在迫切需要给“承运人”一词下一个定义。

23. 主席说，关于“承运人”一词的定义似宜在稍后的阶段中以各项书面提案为基础进行讨论。

24. 他说，如无反对意见，他便认为第一委员会核准将文件A/CONF.152/5中重印的，并经德国的口头提议修正的第1条(a)项的案文提交起草委员会。

25. 会议决定如上。

第1条(b)项（A/CONF.152/C.1/L.4）

26. LARSEN先生（美利坚合众国）介绍了他的代表团针对(b)项所提的提案（A/CONF.152/C.1/L.4）。他说，本公约草案所涉及的是货物的运输问题，而不是货运的手段问题。装载于集装箱内的货物应属本公约的适用范围，但置放于储存场地或卡车和火车箱内的空集装箱则不应属于本公约的适用范围。有必要把这一点搞清楚。

27. HERBER先生（德国）认为，最好不要规定任何例外情况。作为货物处

理或运输的集装箱应按本《公约》的规定加以处理；因此应对在运输过程中遭到损坏的空集装箱进行赔偿。该项提议会导致为某些类型的港站经营人规定出一种不适宜的例外情况。

28. LAVINA 先生（菲律宾）对此表示同意。他说，现已很清楚，适用于委员会草案的货物包括装载于集装箱中的货物，但不包括空的集装箱。

29. WALL 先生（联合王国）更赞成(b)项目目前的案文。在针对(a)项所提出的地域区分办法已被否决的情况下，如果在(b)项中添加有关空集装箱的储存场地的说法，则会产生某种前后不一的情况。

30. ROMAN 先生（比利时）指出，经营人会在未经对其所装货物加以检查的情况下接受已封装好的集装箱。如若货物在运输途中遭到损坏，则经营人很难证明不应对此承担赔偿责任。

31. OCHIAI 先生（日本）说，美国的提议会导致在适用第10条第(3)款时遇到困难。因为不清楚支付了维修空集装箱的费用的经营人是否可以行使该条所规定的扣押权。

32. 主席说，按照第一委员会的理解，“货物”一词并不排除空集装箱，例如货物卸掉之后再运回其启运地的集装箱。

33. BONELL 先生（意大利）和 JORGENSEN 女士（丹麦）表示反对美国的提议。

34. LARSEN 先生（美利坚合众国）指出，第一委员会的意见分歧之处在于存放于储存场地的空集装箱是否应属本公约草案所指的货物。他的代表团的看法是，这类空集装箱不算是货物。

35. 主席说，如无反对意见，他便认为第一委员会核准将第1条(b)项目目前的案文提交起草委员会。

36. 会议决定如上。

第1条(c)项(A/CONF.152/C.1/L.6, L.23)

37. 主席说，第一委员会没有必要审议德国关于修正(c)项的提议(A/CONF.152/C.1/L.6, 第3段)，因为它与该国针对(a)项的第一句所作的提议属因果关系，因而自然随后者的撤回而撤回。

38. VAN DER HORST 女士（荷兰）在谈到她的代表团在文件A/CONF.152/C.1/L.23中针对第1条(c)项所作提议时说，该项提案的目的是表明国际货物运输仅以一项合同为准。因此，应排除根据第二项合同在国内两个地点之间进行的、等待运往国外的货运。

39. 主席回顾说，正是出于这一原因才将“确定”一词列入委员会的草案之中的，即经营人必须能够通过对货物的粗略查看便可以确定该货物是否属于国际运输货物。不应要求经营人查对有关的承运合同。

40. FILIPOVIĆ 先生（南斯拉夫）赞成荷兰的提议所依据的原则。拟进行国际运输的意向是在初级阶段，即拟定合同或单据时表明的。在某些情形中，货物实际上可能根本就没有运送到其目的地——例如，可能会在运输过程中就已被人窃走。

41. WALL 先生（联合王国）反对荷兰的提案。如提到承运合同，经营人将无法确定他是否应对货物承担赔偿责任。

42. SCHROCK 先生（德国）也认为在草案中提到这种合同会产生问题，因为经营人无法凭借任何单据或货物上的标记来核对合同的范围。在关于草案的书面意见第2段(A/CONF.152/7)中，德国政府认为，分段国际运输中纯属国内段部分，如被确认应受单独国内合同的管辖，则不应受制于本公约。德国代表团可以接受(c)项原来的案文。

43. HORNBY 先生（加拿大）反对将国内段运输排除在公约范围之外。应当有一个包括所有运输的规则，即应以最终目的站为准并包括联运经营和分段运输合同。他反对荷兰代表团的提案，这个提案对(c)项的解释与德国代表团有出入。

44. LARSEN 先生（美利坚合众国）也反对荷兰的提案，包括反对提到会引起不必要混乱的合同。

45. LAVIÑA 先生（菲律宾）也表示同意。但是，(c)项现在的措词很蹩脚，需要在文字上改进。

46. VAN DER HORST 女士（荷兰）撤回荷兰代表团的提案。

47. 赵承璧先生（中国）说，在审议第1条(c)项时，中国代表团曾对公约草案的标题是否合适提出过问题。中国代表团对这个问题的观点，已在其书面意见中阐明(A/CONF.152/7/Add.2)。公约的标题应改为《国际货物运输港站经营人赔偿责任公约》。国际货物运输比国际贸易运输有着更广泛的含义，有利于本公约适用于非贸易性的运输，例如，援助物资和展品等的运输，这种运输在国际货物运输中占一大部分。在联合国贸易法委员会第二十二届会议讨论公约草案第1条时，绝大多数国家都认为本公约中的“货物”一词包括非贸易性货物。许多公约都对国际货物运输作出了规定，但没有一个公约涉及到运输港站问题，因此，填补这一空白是很合适的。中国提出的公约标题恰恰可以起到这种作用。

48. 主席说，尽管第1条(c)项的内容与公约的标题有关，但有必要考虑到全部条款，确保国际货运内容优先于国际贸易内容。他认为不如在审查了草案的所有实质性条款后再考虑这个问题。因此，他建议暂缓审议中国对公约标题的提案。

49. 赵承璧先生（中国）表示同意。

50. SCHROCK 先生（德国）说，德国代表团关于在第1条里增加一句话的提案(A/CONF.152/C.1/L.6，第4段)与第1条(c)项的讨论有关。这个提案是

在与运输港站经营人讨论后产生的，但这些经营人与海运无关，而与铁路货运或公路货运有关。根据草案第1条(c)项，货物启运地和目的地被确定是在两个不同国家的货运应被当作国际货运。属于这种情形的货物附带的运输单据对做出上述确定可起决定性的帮助作用。因此，德国代表团认为，如在公约中规定，使用国际陆路货运公约或国际铁路货运公约规定的单据等国际运输单据即可断定是国际货运、使用国家运输单据即意味着是国内运输，那将不无益处。德国代表团现在认识到，它的提案提出了一个可能并不完全适合第1条的法律规则。因此，德国代表团准备让第一委员会或起草委员会来决定该规则在公约中的地位。尽管如此，德国代表团仍希望将其提案的实质内容提交委员会审议。

51. FILIPOVIĆ 先生(南斯拉夫)支持德国的提案。

52. MUTZ 先生(国际铁路运输组织观察员)同意德国提案第一部分的看法，即从货物的国际运输单据可做出是否为国际货运的推断，它认为，这一想法有利于公约的执行。但他难以同意第二部分，因为这会使运输港站经营人根据公约逃避赔偿责任。

53. HORNBY 先生(加拿大)说，对国际货运的推断必须是可予驳回的。如果说附有国内运输单据的货物应被认为未参与国际货运，那就会给运输港站经营人提供逃避赔偿责任的机会。单据的选择只应是确定货运是否为国际货运的因素之一。如果说明这一推断是可予驳回的，他可以支持德国的提案。

54. EALL 先生(联合王国)说，他对德国的提案颇有同感。凡有助于港站经营人确定其根据公约承担的赔偿责任的方法都是有益的。然而，所提议的方法只是许多用得上的方法之一。提议增加的句子放在第1条中可能不妥，或许放在其他地方更合适。虽然这一提案不应构成一项排他性规则，但可将其看作是向前迈出的有益的一步。

55. SWEENEY 先生(美利坚合众国)说，他对第1条(c)项原来的措词感到满意。美国代表团认为德国提案马上会遇到一个困难是，运输单据是国内运输单据还是国际运输单据，常常无法确定。例如，提单就是提单。在美国、墨西哥和加拿大以及在它们之间的公路和铁路服务并不使用国际公约规定的单据，实际使用的运输单据并不说明其究竟是国内运输单据还是国际运输文件。此外，关于国际运输单据应“为经营人所熟悉”的规定给托运人增加了无法履行的举证责任。他同意加拿大代表关于推断必须是可予驳回的看法，但是，如果删去德国提案这两部分中“为经营人所熟悉”的词语，就可完全消除这一困难。举证内容中的高度主观性也可被去掉。但是，他认为，如果使用现在的第1条(c)项所确定的客观检验办法。整个提案都是不必要的。

56. LEBEDEV 先生(苏维埃社会主义共和国联盟)说，德国的提案是想更清楚、方便地区分国际货运和国内货运，这一想法固然吸引人，但要在公约中把它

说清楚却提出了严肃的问题。国际运输单据与国内运输单据的区别难以确定。国际组织规定的单据也用于国内运输，特别是用于多式联运方面。如果仅仅因为单据上有说明其为国际运输单据的印章就以为这种货运是国际货运，那将十分危险，对大国更是如此。另外，“单据”这一概念本身的含义太广，太复杂，在第1条中使用这个词会造成更多的困难。是不是国际货运的问题应根据第1条(c)项阐明的标准来确定，而不要再使用什么检验方法，也不应将这类检验方法作为独立的条或款包括在公约的其他地方。要是那样做，只会使公约的执行更加复杂。

57. LAVIÑA先生(菲律宾)说他认为德国的提案会使问题复杂化。是不是国际货运，要看货运是不是在两个不同国家间进行的。把不易确定的单据作为检验标准只能使事情更复杂。第1条(c)项提出了一个有效并且合乎逻辑的规则，因此应当保持不变。

58. WALL先生(联合王国)说，联合王国代表团对现在的第1条(c)项中的定义基本满意。但是，重要的是应向港站经营人清楚表明，他接管的货物带来了本公约适用的赔偿责任。联合王国代表可以接受有关提议增加的词语带有主观性的某些论点，但认为在原句中使用“(被)确定”这样的字眼已带有一些主观性。公约应指明如何执行这种确定工作。应当把某种形式的单据或通知书发给港站经营人，向其讲明根据公约他要对这些货物负责。这是一个很重要的问题，因此，联合王国代表团准备支持德国的提案，但不一定作为第1条的一部分，也不一定完全按现在的措词。必须使港站经营人清楚地了解到，他在接管货物同时即承担了附属于货物的责任。

59. RUSTAND先生(瑞典)说，尽管可能需要对第1条(c)项的规定做一些澄清，但他认为不应按德国提案的思路去做。该项规定虽提到确定货物的目的地，但没有讲清由谁来确定。可能是由经营人或由代表他的雇员来确定，但从案文里看不清。他同意联合王国代表的观点，即运输单据只应是确定货物是否运往国外的手段之一。标签和标志是其他手段。关于联合王国代表提出的通知经营人的问题，他认为，按照正常程序，这种单据不是当货物发至港站而是当货主以后收到货物时才交给经营人。澄清“(被)确定”的含义的一个办法是，在这几个字后面加上“或按理本应(被)确定”的字样。这样就有可能适用“有理性的人”的检验办法：例如，如果货物的标志清楚，即使港站经营人声称他未确定出该货物是国际货物、因此不应负赔偿责任，法院也可不接受其申辩。如果委员会不接受他的口头建议，他准备接受原来的案文。

60. SCHROCK先生(德国)说，德国代表团认为，对国际货运的推断应是可予驳回的。德国代表团撤回它的提案的第二部分。提案的第一部分并非要削减(c)项的实质内容，而只是为了进一步说明有些运输单据为经营人所熟悉并且清

楚地指明货物的国际性质，这种做法对箱子或集装箱上可能会有假标志特别有用。

6 1 . ASTAPENKO 先生（白俄罗斯苏维埃社会主义共和国）说，白俄罗斯代表团认为(c)项的措词严谨。白俄罗斯代表团赞成美国和苏联关于应保持原来案文的意见。它同意其他代表团对德国提案提出的疑问，尤其同意瑞典提出的意见。白俄罗斯代表团的观点是以第1条(c)项的俄文译本为根据的，在俄文译本中，经营人显然是实际确定货运是否为国际货运的人。

6 2 . 赵承璧先生（中国）说，中国代表团不能支持德国的提案，因为国内货运和国际货运难以区分，特别是难以用货运单据来区分。另外，公约草案的目的是确定统一的规则。委员会应注意不要把过多的情形排除在外，否则会使公约的范围太小。因此，中国代表团同意(c)项保持不变。

6 3 . SAFARIAN-NEMATABAD先生（伊朗伊斯兰共和国）说，伊朗代表团也同意(c)项保持不变。

6 4 . WALL先生（联合王国）提到白俄罗斯苏维埃社会主义共和国代表团就根据第1条(c)项由谁来确定货运的国际性质问题所提出的看法。经过比较英、法、俄、西译本，联合王国代表团发现对前两种语文的译本的解释与后两种语文的译本有所不同。

6 5 . 主席说这种差异问题可由起草委员会去解决。

6 6 . 他现在想请委员会对文件A/CONF.152/C.1/L.6第4段中德国提案的第一部分进行表决。在这次会议早些时候进行表决时，菲律宾代表团在表决后曾建议计算弃权票。他不知是否有人支持这一建议，因为议事规则没有规定要计算弃权票，而且弃权票并不影响表决结果。

6 7 . LAVIÑA先生（菲律宾）认为，整个联合国系统都实行计算弃权票的做法。人们当然知道弃权票并不影响表决结果，但从弃权票可看出部分与会者的倾向。

6 8 . 主席说，秘书处曾指出，在1980年举行联合国国际货物销售合同会议期间，曾几次计算弃权票。因此，本次会议也可计算弃权票。

6 9 . HORNBY先生（加拿大）就程序问题发言时说，一些代表团显然反对德国提案的第一部分，另一些代表团则表示，如果经过修改，它们可以支持这一部分。德国代表团承认它的提案第一部分拟将国际货运的推断作为可予驳回的推断，但为了把这个问题说清，需要重新拟订这部分的案文。因此，如果让加拿大代表团按现在的措词对德国提案的第一部分进行表决，加拿大代表团只能投反对票，但有可能接受一个经过修改的案文。考虑到在委员会里重新起草该提案的困难，加拿大代表团准备现在就接受德国提案第一部分中的原则，但有一项谅解：应由起草委员会确保该提案的措词反映予驳回推断的原则。

7 0 . 主席请德国代表团根据加拿大代表提出的建议澄清其提案的第一部分。

7 1 . SCHROCK 先生（德国）说，根据起草委员会将改进提案的措词以及委员

会只就提案的实质内容进行表决的理解，德国代表团将其提案第一部分修改为：

“如货物附有为经营人所熟悉的国际运输单据，则可初步推断这些货物涉及国际货运”。

72. LAVIÑA先生（菲律宾）说，菲律宾代表团认为修改过的提案无助于确定国际货运。 菲律宾代表团更倾向于(c)项原来的案文。 此外，菲律宾代表团不同意把未经委员会通过的案文交给起草委员会审议的想法。 这样做违反议事规则第47条。

73. TARKO先生（奥地利）说，奥地利代表团不明白初步推断为何意。 奥地利代表团对(c)项原来的案文表示满意，主要是因为它既客观又灵活。 如果委员会同意修改过的德国提案，奥地利代表团将要求澄清初步推断的概念。

74. 主席认为“初步”是一个措词问题，可由起草委员会审议。

75. WALL先生（联合王国）说，联合王国代表团反对修正过的提案。 但是，它支持其中的一个内容并想告知委员会，联合王国代表团正在考虑就公约草案的另一个部分提出下述提案：

“如提交给港站经营人的单据写明货物涉及国际货运，则应将其视为本公约规定适用于该货物的初步证据。”

76. OCHIAI先生（日本）说，日本代表团无法支持德国修正过的提案，除非将“国际运输”一词的明确定义包括在公约内。 他认为，“国际运输”和“国际货运”这两个词不过是一个意思的两种说法。

77. 主席请委员会对经提案国口头修改过的载于文件A/CONF.152/C.1/L.6第4段中的德国提案第一部分进行表决，但有一项谅解，将由起草委员会对其措词做必要的改进。

78. 该提案以25票反对、5票赞成和1票弃权被否决。

79. 主席说，如果没有反对意见，他即认为委员会通过了第1条(c)项原来的案文并将其提交起草委员会审查。

80. 会议决定如上。

下午5时30分散会

第3次会议

1991年4月4日，星期四，上午9时30分

主席：BERAUDO先生（法国）

A/CONF.152/C.1/SR.3

审议国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案第1至16条和第20条（续）（A/

CONF.152/5、6、7和Add.1和Add.1/Corr.1 和Add.2)

第1条(d)项(A/CONF.152/C.1/L.23)

1. VAN DER HORST 女士(荷兰)在介绍她的代表团的提案(A/CONF.152/C.1/L.23)时说,在她的国家,许多运输港站经营人除了对货物进行实际处理以外还从事其他的服务活动,例如,他们往往资助某些有关货运的服务活动。然而,在贸易法委员会工作组会议期间,认为“与运输有关的服务”仅涉及实际处理货物。她的政府认为,在条款中应将这一问题澄清。

2. LAVIÑA先生(菲律宾)支持荷兰的提案。

3. WALL先生(大不列颠及北爱尔兰联合王国)说,他的代表团在很大程度上赞成荷兰的提案,但认为,因为提案提出了详尽的与运输有关的服务的清单,所以必须审查提议的清单看其是否完整全面。此外,他还认为,某些活动,例如检疫措施,虽然涉及货物处理,但实际上是政府当局的公务活动,不宜包括在《公约》内。

4. LARSEN先生(美利坚合众国)同意认为与运输有关的服务的定义不应包括金融服务。然而他的代表团不希望限制运输港站经营人的活动,运输港站经营人的活动肯定不只包括货物实际处理活动。因此,他的代表团赞成保持现有定义,即不仅包括现有服务,而且也包括港站经营人将来可能提供的服务。

5. ROMAN 先生(比利时)赞同荷兰的提案。认为将《公约草案》仅限于货物实际处理是十分必要的。

6. LEBEDEV 先生(苏维埃社会主义共和国联盟)指出,《公约草案》用了“包括”这一字眼,这表明,所列举的服务活动并不是详尽无遗的,只不过举例说明而已。荷兰的提案使用了“指”字,给人印象是本款载有实际处理货物活动的详尽无遗的清单。他的代表团认为,最好是用像“包括”这样的字样给人以较广泛的定义。

7. LAVIÑA先生(菲律宾)赞同本款的现有措词。定义应尽量广一些,因此因保留“包括”一词。

8. 主席请委员会就荷兰关于第1条(d)款的提案(A/CONF.152/C.1/L.23)进行表决。

9. 荷兰的提案以11票反对、3票赞成、3票弃权被否决。

第1条(e)项和(f)项

10. RUSTAND 先生(瑞典)说,该两项中的定义似排除口头通知或请求的任何可能性。他的政府认为最好留待有关当事方根据良好的商业惯例和他们自己的利益来确定提出通知和作出请求的形式。如果《公约草案》要求采用特定形

式，在由法庭决定书面或口头证据价值的一些法律系统中便会产生混乱。他没有提议删去所说的这两项，但认为记录应说明一些代表团对这两项定义感到有些困难。

11. TARKO 先生（奥地利）赞同瑞典代表的看法。也提出了“资料的记录”是什么意思的问题。在1989年贸易法委员会的一次会议上的长时间讨论中，各代表团对这一术语的含义曾提出过不同的看法。他认为，因此，最好删去这两项。

12. WALL 先生（联合王国）说，他的代表团对(e)和(f)项的现有措词感到满意，但注意到了奥地利和瑞典代表团所提出的问题。

13. HERBER 先生（德国）也有奥地利和瑞典代表同样的考虑。他认为可口头提出通知和作出请求，这样在《公约草案》中便不再需要“通知”和“请求”这两个术语的定义了。因此他的代表团提议应将这两项删去。

14. LAVIÑA 先生（菲律宾）在指出在贸易法委员会工作组最近一届会议上对该问题曾进行过深入讨论之后说，大多数代表团都赞同有关的两个定义，他本人也赞同。他知道在一些国内法律系统中可以口头提出通知或请求，但认为在《公约草案》中对这两个术语应予界定以便有个统一规则。

15. BONELL 先生（意大利）认为(e)和(f)项允许提出口头通知或请求，该两项只是谋求确保使口头提出的通知或请求具有某种记录以避免不必要的争论。鉴于目前的技术情况，特别是计算机通信系统，他认为所说的规定对有关当事方不会构成沉重的负担。在这方面，他提及其他的国际文书似也都采取同样做法。他的代表团赞同保留这两项的现有案文。

16. FILIPOVIĆ 先生（南斯拉夫）认为这两项定义无必要，应予删去。

17. MORAN 先生（西班牙）赞成保留(e)和(f)两项。针对第11条他说，《公约草案》十分需要有一个关于灭失或损坏通知的系统。还必须考虑到需要证明已提出通知。因此，这两项是必要的，应予保留。

18. RUSTAND 先生（瑞典）说，在瑞典像在其他许多国家一样，法律规定，只有重要交易，如涉及转让不动产或起草遗嘱时才应使用书面形式。如对其他交易发生争执，认为最好留待有关当事方在法庭根据书面证据或口头证据举证。

19. 在公约草案所述的索赔中，通常是经营人、承运人或货主出具某种形式的单据来证明他已提出有关的通知或请求。然而，这种单据很可能丢失，如果有关当事方不能向证人要求证据证明事实上已提出通知或请求，便不会令人满意。他认为，要求以特定形式提出此种通知或请求具有不适当的限制性，从而如果把案子提交法庭解决，会束缚法官的手脚。

20. 主席请委员会就德国的关于删去第1条(e)和(f)项的口头提案进行表决。

21. 德国的口头提案以18票反对、6票赞成、3票弃权被否决。

第1条, 新项提案

22. LARSEN先生(美利坚合众国)在介绍他的代表团的提案(A/CONF.152/C.1/L.5)时说,《公约》中有若干条款提及经营人的“书面声明”。鉴于在现今世界上“书面”往往是电子化的,他的代表团认为应载有一项大意如此的特定说明。

23. ABASCAL先生(墨西哥)指出,他的代表团业已就国际海事委员会评注(A/CONF.1/152/7/Add.2)第3段中提出的关于第4条第(4)款应利用经修订的1990年国际(商会)贸易用语解释通则中的术语的建议向秘书处提交了一项提案,认为“相当的电子数据交换电文”可代替单据。虽然原则上他赞同美国的提案,但为了统一起见,最好采用1990年国际(商会)贸易用语解释通则中使用的措词。

24. 赵承璧先生(中国)赞同美国的提案。因为《公约》可能在今后多年都会保持有效,所以不应仅为较传统的书面形式作规定,还应为较先进的形式作规定。对经修订的1990年国际贸易用语解释通则,所有代表团都较熟悉,该通则强调电子通信电文作为促进国际贸易发展的工具的重要性。

25. OCHIAI先生(日本)赞同美国的提案。

26. RUSTAND先生(瑞典)说,根据瑞典的法律制度,“书面形式”是否认为包括电子技术书写形式,完全取决于法院,在实践中他们无疑也是这样做的。因此,对瑞典来说,美国的提案似显多余。

27. HORNBY先生(加拿大)说,电子技术书写形式在大多数国家业已成为一种可接受的书写形式,因此增加这方面的内容实无必要。一般地说,人人皆晓的术语的定义不宜再要,因为这样做可能会引起理解的问题。例如,增加这样的内容可能被认为意味着,如果在其他文书中不特别提及电子技术书写形式,便从而排除这种形式。应尽量保持《公约》的灵活性。

28. LEBEDEV先生(苏维埃社会主义共和国联盟)赞同上述看法。技术在不断发展,在不太久的将来很可能采用新的书写形式。除非第1条载有一条包括书写可能采取的所有形式的笼统的定义,最好还是不要单独强调某一种特殊形式。

29. LAVIÑA先生(菲律宾)指出,美国的提案案文中有“包括”一词,意指除电子技术的书写形式以外,还包括其他形式:这只是想确保不排除电子技术的书写形式。《汉堡规则》第1条载有“书写形式”的定义,其中包括电报和电传。他认为增加美国提出的案文没有什么害处,因为这样可排除对这一问题的任何可能的怀疑,对一些国家是有助益的。

30. WALL先生(联合王国)同意加拿大、瑞典和苏联代表的意见,认为提议

的定义既无必要也无什么用处。

3 1 . ABASCAL 先生(墨西哥)指出,该定义不是排他性的;另外,它具有包括将来可能产生的任何新的书写形式的优点。不管目前讨论的结果如何,他希望以后会审议他自己的代表团提出的关于第4条第(3)款的提案。

3 2 . ROJANAPHRUK 先生(泰国)说,即使对由国内法院来解释用语含义的国家来说,增列这样一项定义也是有好处的,因为这样法院就别无选择只有接受这一定义。虽然电子技术书写形式业已被认为是可以接受的,增加这一定义仍无害处,因为这一定义完全不是排他性的。他支持美国的提案。

3 3 . BONELL 先生(意大利)说,虽然他知道任何定义都必定有某种缺点,但他也在某种程度上赞同美国的提案。从提案案文的措词可清楚看出,实际上不是想把它作为一条定义,而只是想提醒人们,“书面形式”这一用语也包括在《公约》方面最重要和经常使用的通信方式电子技术书写形式。委员会还应记住,过去一系列公约中都载有“书面形式”的定义,例如,1923年的《日内瓦仲裁条款议定书》和1927年的《日内瓦执行外国仲裁裁决公约》、1958年的《纽约公约》和1961年的《日内瓦公约》,且不说1978年的公约(汉堡规则)。因此,现在讨论的本公约没有这样一条定义会导致解释的困难。

3 4 . 然而,如果委员会中大多数成员反对增列这一案文,他便非常赞同墨西哥的提案,认为在第4条的情况下提及《国际贸易用语解释通则》的提法。

3 5 . 主席指出,以前若干文书都特别界定了“书写形式”这一术语所涵盖的通信(电报、电传)方式。较近期的一些公约,特别是两项统法社公约(1988年渥太华),都包括有(e)和(f)项使用的同样的措词形式。

3 6 . BERGSTEN 先生(执行秘书)说,在公约草案中只有两处明确提及“书面”,一次是在实质部分(第12条第(4)款),一次是在最后条款(第25条第(1)款)。第1条的定义当然也适用于最后条款和实质部分。此外,其他三条,即第1条(e)、(f)和第4条(3)有同其他文书使用的类似的措词,旨在包括计算机对计算机的电文。

3 7 . ROMAN 先生(比利时)说,他的代表团原则上不反对美国的提案,如果提供核证的充分保证。

3 8 . RAMBERG 先生(国际海事委员会观察员)说,通过美国的提案决不是废弃墨西哥代表提出的关于第4条第(3)款的建议。鉴于电子数据交换业务的扩展以及电子通信电文常常取代书面单据的情况,因而有必要绝对明确地表明,“单据”一词包括此类新的通信方法。提及1990年《国际贸易用语解释通则》他建议第4条第(3)款拟议增加的内容可为:“……而且可以一种相当的电子数据交换电文来代替”。

3 9 . BONELL 先生(意大利)说,如果第12条第(4)款中的“出面声明”以

“通知”一词来代替，其定义便已经在第1条(e)项中核可；如果第4条第(3)款按照上述发言者建议的方法进行修改，便无需“书面”的定义。

40. LAVIÑA先生(菲律宾)指出，几乎所有现有公约都载有“书面”的定义，所以他认为，为统一起见，在第1条中应载有一项定义。

41. LARSEN先生(美利坚合众国)再次强调他的代表团提案中提出的原则问题的重要性说，他准备同意意大利代表刚才提出的建议，在审议第12条之前暂把此问题搁置起来。

第1条(a)项(续)(A/CONF.152/C.1/L.29)

42. 主席提请注意比利时代表团关于第1条(a)项的提案(A/CONF.152/C.1/L.29)说，因为在委员会通过第1条(a)项之后散发了该提案，决定审议这一提案要根据议事规则第33条的规定，需要出席并参加表决的代表三分之二多数。

43. WALL先生(联合王国)说，仓促通过决定和掌握议事规则过严的任何倾向都应予以反对。采取表态性表决的做法是探测委员会普遍情绪的很好的方法。主席似可不采取需要三分之二多数的正式表决方式，而去了解是否有任何代表团反对审议比利时的提案。至少他的代表团就不反对审议比利时的提案。

44. 主席说委员会通过了它的议事规则就必须遵守它们。不必说当然应灵活地去执行。

45. ROMAN先生(比利时)说，他的代表团同意联合王国代表刚才发表的意见。奇怪，有一些提案需要委员会来表决，而其他提案则直接转交给了起草委员会。他强调他的代表团的提案的重要性，并指出，委员会还没有完成对第1条的审议工作。

46. BONELL先生(意大利)表示无条件地支持主席的裁决。

47. 主席请委员会就重新讨论第1条(a)项的提案进行表决。

48. 16票赞成、12票反对和6票弃权，未能获得法定多数，提案未获通过。

49. LAVIÑA先生(菲律宾)解释其表决说，他的代表团投了弃权票，因为它虽然认为照议事规则行事是主席的责任，但它同意联合王国代表的意见，认为为取得协商一致意见，应尽可能避免采取正式表决方式。如果进行表态性表决，比利时的提案本会得到讨论的，尽管它的提案提交得迟了些。

第1条，新项提案(续)

50. RUSTAND先生(瑞典)介绍他的代表团关于在第1条增加一条“承运人”的定义的提案(A/CONF.152/C.1/L.28)说，案文中的划线应该去掉。建议拟议的定义应作(b)项，其后各项相应重新编号。

51. 拟议的定义是由于对第1条(a)项第二句话的修正案并用了“承运人”

一词才提出来的。如果没有关于承运人概念的定义,对承运人是指实际承运人还是指合同承运人就会不清楚。《汉堡规则》在这方面提供了指导。第二,对它是指出承运人为履行承运合同而使用的受雇人、代理人还是其他人也不明确。在这方面《多式联运公约》提供了必要的指导,因为现在讨论的公约草案旨在包括所有货物,不管其运输方式如何。第三,“承运人”一词的定义可避免各运输公约中定义相互冲突的问题,在一定程度上促进法律的统一。他提请人们注意不同国家存在着有关《海牙-维斯比规则》和《汉堡规则》的不同概念。最后,如果没有这样的一条定义,较草案通过的对第1条(a)项的修正案会减少公约草案对许多国家的吸引力,否则这些国家可能会加入该公约。

52. 主席请会议考虑是否需要“承运人”一词的定义,在现有公约和国内立法中是否对其已适当界定。

53. FILIPOVIĆ 先生(南斯拉夫)赞同瑞典提案中含义很广的“承运人”的定义,包括承运人的受雇人、代理人和独立经营的承包商。不然在上次会议上提出的对第1条(a)项的修正案会给公约草案留下空白,在公约中“承运人”的定义就可作各种解释。

54. SWEENEY 先生(美利坚合众国)说,他的代表团在目前讨论阶段接受“承运人”的定义似有困难。拟议的公约不是一项承运人公约;它着眼于解决现有承运人公约不包括的一段时期的问题,这段时期在国际贸易的货运中是一个很重要的阶段。瑞典的提案似为各种运输公约中的现有定义增加的确与以往的一些定义不同的另一定义。因此,他希望不要任何“承运人”的定义。然而,如果由于在上次会议上通过了对第1条(a)项的修正案,而认为需要某种定义,他建议应确定包括不同运输形式的有关的公约,并为本公约草案的目的,应认定承运人就是按照上述有关的公约已如此界定的那种人,并视可能再增加上预期不久将来便可生效的《汉堡规则》和《多式联运公约》的内容。他还说,瑞典提案中的其他人“可能是指独立经营的承包商,以此来提醒会议,在讨论《海牙-维斯比规则》和《汉堡规则》时独立经营的承包商的责任问题就审议过,但遭到了拒绝。

55. WALL 先生(联合王国)说,他理解美国代表团提出的论点,但认为既然“承运人”在第1条(a)项中出现了,因此似宜在第1条中载列某种简单广义的“承运人”的定义。他建议应进行非正式协商,仿照美国代表团的建议:定义应以现有一些公约中载有的定义为基础,制定一条令人满意的代替瑞典提案的定义。

56. SISULA-TULOKAS 女士(芬兰)说,她的代表团代表有着同瑞典一样的法律背景的一个国家支持瑞典的提案。在各种现有或未来的公约中有定义这一事实并不能解决眼下的问题。

57. BONELL 先生(意大利)表示支持联合王国的建议:仿照美国代表团建议的办法,谋求为本公约草案拟定一条不同的“承运人”的定义。

58. 主席总结讨论情况说,会议审议了受到支持的瑞典的提案。美国代表团提出了任何定义只应提及业已生效的公约的建议,这一建议也得到了人们的支持。因此他建议,应就瑞典的提案进行表决,而希望根据现有公约起草一项定义的代表团也可以进行协商提出另一提案。

59. HERBER先生(德国)说,他的代表团像美国的代表团一样反对载于瑞典提案中的定义;它甚至对能否找到可以接受的定义有某些怀疑。他建议推迟表决直到联合王国代表团提议的非正式工作组的结论揭晓。

60. 主席说,他认为委员会同意联合王国代表团的提议,即建立一工作组来确定是否应载列“承运人”的定义,如果应载列,这一定义应如何起草。待工作组完成其工作后,委员会再对此进行讨论。

61. 会议议定如上。

62. WALL先生(联合王国)说,墨西哥和国际公路运输协会已建议应有一个“人员”一词的定义。标准的定义是,该词既包括自然人,也包括法人;他的代表团认为在公约草案中增加这样一条定义没有什么害处。

63. ABASCAL先生(墨西哥)说,他的政府的态度是,存在着某种不确定性,不是关于“人员”一词的严格定义有某种不确定性,而是关于在公约草案若干条中使用的“有权提货的人”这一用语有某种不确定性。然而,由于拟定一项定义较困难,还由于时间的原因,墨西哥决定不提什么具体的方案了。

64. 主席说,墨西哥代表的解释说明了他自己的结论,即不宜每当有一新提案或一新建议提出,便重新展开辩论。这是符合议事规则的。他提醒委员会,各国政府在联合国大会第四十四届会议和联合国国际贸易运输港站经营人赔偿责任会议本届会议之间提出的意见,只有以书面形式提交本届会议的才应予以审议。

65. WALL先生(联合王国)说,他的代表团希望提出正式通知,联合王国将提交关于“人员”一词定义的一项提案,并要求暂不结束有关第1条的讨论以使会议有审议该提案的时间。

66. 主席确认,因为这是第一次讨论该特殊问题,所以关于第1条的辩论仍可进行,以讨论“人员”一词的定义。他请联合王国代表团确保及时提出提案。

67. WALL先生(联合王国)说,他的代表团保留在联合王国认为适当的时候在本届会议上随时提出提案的权利。

68. SOLIMAN先生(埃及)提请注意第1条(a)、(d)、(e)和(f)项阿拉伯文和英文有某些不一致的地方。埃及代表团对阿拉伯文本提出了书面修正,并希望对于提出的修正意见给予考虑。

69. 主席说,将把阿拉伯文和英文本不一致的地方通知起草委员会。

中午12时30分散会。

第4次会议

1991年4月4日，星期四，下午2时30分

主席：BERAUDO 先生（法国）

A/CONF.152/C.1/SR.4

审议国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案第1至16条和20条（议程项目3）
（续）（A/CONF.152/5,6,7和Add.1和Add.1/Corr.1和Add.2）。

第3条（A/CONF.152/C.1/L.9, L.33, L.34, L.36）

1. 主席解释说，德国在A/CONF.152/C.1/L.9文件中提出的提案已经过时，因为它是以已经撤回的德国对第1条(a)项的第一句的提案为基础的（A/CONF.152/C.1/SR.1，第12段）。

2. ROMAN 先生（比利时）在介绍文件A/CONF.152/C.1/L.33中的提案时指出，该项提案的目的是要在有权提货者不提货时对经营人管理货物的责任施加一个时限。

3. MORAN 先生（西班牙）支持确定这样一种时限的想法，但指出，第10条草案中关于扣留权的规定已带有这种含义，因为没有任何经营人会将货物如此长时间地扣留在运输港站中，致使给他造成难以承担的费用。因此无需在第3条中规定一个时限。

4. SISULA-TULOKAS女士（芬兰）欢迎比利时提出的增补，因为它将澄清经营人责任的终止时间。

5. LARSEN先生（美利坚合众国）同意西班牙代表的意见，即第10条已结这一问题作出了规定。美国代表团已提出了在第10条中增加一个新的款项的提案（A/CONF.152/C.1/L.15），该提案的大意与比利时的提案相同，即规定一个时限，超过时限后，货物即可视为已被遗弃，可归经营人所有。他建议在委员会准备讨论第10条草案之前暂时搁置这一问题。

6. 主席指出，经营人对货物负责的期限和他扣留货物的权利是不同的法律问题。但两者之间有一定程度的交叉。

7. HERBER先生（德国）对比利时的提案抱有严重的疑虑。该提案未明确说明规定的30天期限何时开始，而“合同规定的期限”可能不足两天，这是不可接受的。而且，有关合同的性质、缔结和违反的问题都受国内法制约，而在有权提货物的人不提货时也由国内法规定经营人的责任。

8. SULEIMAN先生（尼日利亚）支持比利时的提案。该提案仅是要将经营人的责任限制在他对货物负责的期限内。《公约》的规定只局限于这一期限。

9. SAFARRIAN-NEMATABAD 先生（伊朗伊斯兰共和国）说，第3条草案的现有案文通过将经营人的责任限制在他对货物负责的期限内，已经为经营人的责任规定了一个合理的范围。

10. LAVIÑA 先生（菲律宾）认为，第10条的草案已充分阐明了责任范围问题。而且，第5条第(3)和第(4)款的草案对经营人在某些情况下的赔偿责任作出了规定。该条的第(4)款对延迟交付货物的情况作出了规定。所以他赞成第3条的现有案文。

11. WALL 先生（大不列颠及北爱尔兰联合王国）说，按目前的案文看，难以确切规定经营人责任期限何时开始和结束。“由…支配”一词含糊不清。他认为，经营人从承运人或另一个人将货物交付其独家管理之时起至其向有权提货物的另一个交付了货物时止，应对货物负责。如果无人提货，则第10条草案中规定的条件即可生效。也许可对第3条的草案作为更加明确的拟定。

12. ROMAN 先生（比利时）指出，第5条第(3)款中所说的迟延系指经营人自己所造成的迟延，而比利时代表团的提案中所说的迟延系指没有提货的人所造成的迟延，经营人对这种情况不能负责。

13. RUSTAND 先生（瑞典）说，在一些国家中，“交由…支配”一语有着具体的法律含义，要求通知顾客货物正待领取。如果人们认为这些措辞还不够明确，不足以确定经营人责任终止的时间，那么提出一项修正案，要求经营人发出书面的交货通知，则可产生预期的效果。他不能同意德国代表的观点，即只要货物仍在经营人掌管下，其责任就应当持续。

14. TARKO 先生（奥地利）说，第3条和第10条涉及的是不同的问题：第3条规定了经营人对其掌管的货物的负责期限，而第10条则阐述了经营人在何种情况下有权扣留货物来支付期费用。不应混淆这两个问题。

15. 赵承璧先生（中国）认为，目前的第3条草案对经营人的责任期限作了明确的规定。这一责任期限从经营人接管货物时起直至他将货物交付有权提货的人时为止。顾客不提货是另一个问题，对此第10条草案可以适用。在此方面，比利时的提案值得认真考虑。

16. LARSEN 先生（美利坚合众国）赞成第3条的现有案文。可在讨论第10条时重新考虑经营人的责任问题。

17. HORNBY 先生（加拿大）反对比利时的提案。它既没有消除第3条的草案在经营人的责任期限方面潜在的含糊不清之处，也未明确规定30天期限从何时起算。他赞成使用更简单的措辞。

18. ABASCAL 先生（墨西哥）说，墨西哥代表团赞成目前的案文。第3条只论述了经营人的责任期限，一般的法律惯例是，当所接管和货物已交付有权提货的人或已交由该人支配时，责任即告终止。扣留权或出售权问题已由第10条

作了规定。

19. ROMAN 先生(比利时)说,极为重要的是应当认识到,拟议的30天期限从经管人接管有关的货物时即可生效。在某些情况下,经营人很难或者不可能向有权提货的人发出通知,因为有时可能无法知道提货人姓名。可以通过将责任期限定为30天或限定为合同规定的期限来解决这一问题。

20. 主席请委员会对比利时的提案(A/CONF.152/C.1/L.33)进行投票表决。

21. 该项提案以26票对3票被否决。

22. SISULA-TUKOLAS女士(芬兰)在介绍芬兰代表团的提案(A/CONF.152/C.1/L.36)时说,这项提案的目的是要澄清将货物交由有权提取货物的人支配的概念。当顾客或运输港站经营人发生迟延时,经营人仅宣布货物已交由顾客支配是不够的。必须有某种形式的通知来确定经营的责任终止的时间。她本人倾向于芬兰代表团提议的第一个备选案文。

23. RUSTAND 先生(瑞典)说,尽管芬兰的提案在某些程度上有些多余,他仍在原则上支持这一提案。根据瑞典的法律,交由某人支配的概念包括向顾客发出通知并请他提取货物。但是,如果增加一项发出通知的规定能够消除任何其他代表团的忧虑,则瑞典代表团可以支持这项提案。

24. SWEENEY 先生(美利坚合众国)说,他不能支持这项提案。这一提案将在《公约》中增加一条针对运输港站经营的强制性要求,而这一要求并不属于经营人正常业务的一部分。实际上,向收货人发出货物已经到达、等待提取的通知是承运责任的一部分。在海上运输中,必须有这种通知,海运和陆运单据都包括一个栏目,载有“通知方”的姓名,空运单据也要求列有类似的一个栏目。因此无需给经营人强加另一项义务,要求他们发出可能是不必要的通知。

25. LAVIÑA先生(菲律宾)赞成芬兰提议的第二个备选案文,虽然这一案文并没有规定收到通知后的时限。他觉得不需要修正第3条。

26. WALL先生(联合王国)说,联合王国代表团认为,《公约》的规定越是准确,就越可能获得人们广泛地接受。所在,英国代表团认为芬兰的提案有许多可取之处,虽然完全重新草拟这一条可能更好。如果接受芬兰的提案,则必须明确规定,有权提货的人已收到了货物已交由其支配的事先通知。无论这一规定可能会给经营人造成什么额外的负担,它的好处是提供一个起点,可由此估计在发出诸如货物被遗弃的事件时可能需要采取何种其他措施。联合王国代表团准备提交一份经重新起草的第3条案文,但与此同时,如果能在芬兰提出备选案文2日的“通知”一词前增加“事先”二字,则联合王国代表团将支持这一备选案文。

27. RUSTAND 先生(瑞典)说,瑞典代表团反对第二项备选案文,因为该案文意味着需要等待对收到通知一事作某种形式的证明。但是,瑞典代表团并不认为,按第一项备选案文的规定发出通知会使经营人承担新的义务;相反,这是

对他有利的，使他能够避免对未领取的货物继续承担责任。 第一项备选案文对第3条作了极好的澄清。

28. ABASCAL 先生（墨西哥）说，不应将芬兰的补充视为对经营人强加又一项义务，而应将它视为旨在结束责任期限的一种手段。 墨西哥代表团不准备要求本条规定对收到通知一事作出证明。 所以墨西哥代表团赞成第一项备选案文。

29. BONELL 先生（意大利）说，第3条旨在处理有权提货的人不前往领取货物的情况；在这种情况下，经营人并没有违约。 所以，为什么要责成他发出通知？当收货人对货物已失去兴趣时，发出通知也许十分困难。 发出通知的规定不仅给经营人造成了一种毫无道理的额外负担，而且几乎是不可能做到的。 意大利代表团不能支持芬兰的提案。

30. 赵承璧先生（中国）重申了中国代表团的观点，即第3条只应处理责任期限的问题，委员会的草案已对这一问题作出了充分的规定。 本条绝不应该涉及诸如通知期限或通知责任等具体问题。 《汉堡规则》并未包含这种要求，只有一项规定确定了接管和随后交付货物的条件。 有权提货的人不前往提货的问题应由当地法律处理，在《公约》草案中则由第10条处理。

31. LEBEDEV 先生（苏维埃社会主义共和国联盟）说，委员会应谨慎考虑“向有权提货的人交付了货物”一语的含义而且实际上是用何种方法完成这一工作的。 虽然应根据具体的规则进行这一程序，但第3条的现有案文并没有对这一点作出澄清或规定。 《汉堡规则》第4条第(2)款提到根据合同或卸货港适用的法律或特定行业惯例将货物交由收货人支配。 国际合同惯例工作组对这一问题进行了讨论并决定，应该认为《汉堡规则》第4条第(2)款适用于《公约》草案所管辖的事项。 但是，由于《公约》草案不仅包括海运，而且还包括其他形式的运输，所以工作组决定不将《汉堡规则》中的措辞列入草案但让人们认为这些规则仍然适用。 这是解决“将（货物）交由…支配”一语的含义问题的正常方法。 根据芬兰的提案，将货物交由一人支配的程序只要求一个行动，即发出通知，这反过来意味着，如果已发出了通知，经营人就无需采取其他行动。他同意美国的意见，即如果接受芬兰的提案，就会给经营人造成一项额外负担，因为实际上在某种情况下，按第1条的规定无需发出书面通知，只作口头通知就足够了。 另一方面，在一些国家中，当地的惯例可能要求采取其他措施，所以力图通过一项国际公约解决问题可能不会十分有效。 出于所有这些原因，委员会草案中的第3条案文可能是解决问题的最佳方式。

32. ROMAN 先生（比利时）说，意大利代表的发言明确反映了他的代表团对第3条草案的关切和它对该条草案提出修正案的原因。

33. WALL 先生（联合王国）说，十分重要的是确保《公约》草案不过分依赖有关任何一种运输方式的任何单一公约中的规则。正象其他国家可能对《公约》

草案过于依赖其他公约感到不满意一样，联合王国对于《公约》草案过于依赖《汉堡公约》感到难以接受。《公约》草案应恰到好处地填补其他运输公约之间的空白，但应尽可能完整独立。鉴于讨论的情况，特别是意大利的发言，联合王国代表团现在认为，除了要求经营人做出适当的努力发出通知外，不应要求经营人承担列多的责任。

34. JORGENSEN 女士（丹麦）说，货物在经营人掌管时可能分几次出售。这样一来，经营人也许不能即刻了解有权提货的人的身份。在这种情况下，不应作出规定，要求经营人发出芬兰提案所提及的通知。

35. 在就如何修订芬兰的提案以顾及各国代表团所表示的观点进行了意见交换后，并征得 SISULA-TUKOLAS 女士（芬兰）的同意后，WALL 先生（联合王国）提出了下述案文，作为对芬兰第一项备选案文的修订：“并已努力就此事向该人发出合理的事先通知”。

36. LAVIÑA 先生（菲律宾）说，菲律宾代表团不喜欢联合王国提出的措辞，因为不明确这一措辞是否要求经营人完成发出通知的行为并要求有关的人收到通知。这一措辞过分强调了经营人的努力，但并未规定收货人可取得货物的限期。所以，菲律宾代表团仍然主张采用第3条的现有案文。它赞成美国和苏联代表提出的意见。

37. SULEIMAN 先生（尼日利亚）建议作出规定，可由经营人直接或间接发出通知，从而确保不使经营人承受过分的负担，同时顾及世界许多地方当地法律的规定。

38. TARKO 先生（奥地利）说，他对第3条的现有案文表示满意，同时也对芬兰第一项备选案文的原文表示一定程度的同情。联合王国对该项备选案文的修订给奥地利代表团造成了困难。奥地利主张将案文改为：“并已就此事向该人发出了或设法发出事先通知”。

39. ROJANAPHRUK 先生（泰国）指出，经联合王国修订的第一项芬兰的备选案文给委员会的草案加入了主观和不准确的成份，使人不能接受。它还将产生给经营人增加额外的负担和责任不良作用。就他本人而言，他认为委员会的案文已十分妥当。如果需要涉及通知问题，则有权提货的人应负责在货物交由其支配后立刻通知收货人。

40. AITHMID 先生（摩洛哥）完全赞成菲律宾代表的发言。

41. RUSTAND 先生（瑞典）说，有争议的问题是经营人在将货物交由客户支配时是否应当接受做出合理努力就此事发出通知的额外负担，他本人认为这是一个很小的负担。

42. WALL 先生（联合王国）针对奥地利和瑞典代表的发言作出答复时建议对芬兰的第一项备选案文作下述进一步的修正：“并已就此事发出或已做出合理的

努力向该人发出事先通知。”

43. 主席将联合王国对芬兰提出的第3条增补所提议的第二项措辞付诸表决。

44. 这一措辞以22票对8票、3票弃权被否决。

45. ABASCAL 先生（墨西哥）介绍了文件A/CONF.152/C.1/L.34中的提案，该提案旨在确保《公约》明确规定经营人的责任何时开始。它的动机是因为考虑到墨西哥的一些港口中的某些货物的常见情况，或许其他国家也有这种情况，即：当货物从一艘船上卸下时——承运人的责任到此结束——仓库经营人未能立刻接管货物，随后否认在后来被称之为 *el periodo de nadie*（谁也不管的一段时间）内对货物负有任何责任。这种情况明显是极为不利的，因此墨西哥代表团的提案旨在纠正这种情况。

46. WALL 先生（联合王国）对墨西哥提案中的“货物交付给他之时”一语表示赞赏，认为它准确地阐明了经营人的责任从何时开始。尽管如此，他认为墨西哥的修正案对本条没有很大的益处，对此联合王国保留发表其最后意见的权利。

47. TARKO 先生（奥地利）也认为该修正案对本条的贡献不大。不仅案文的第一部分较难理解，而且第1条(a)项的定义已十分明确，在公约草案中，未接管货物的人不能被视为经营人。

48. ABASCAL 先生（墨西哥）撤回了墨西哥代表团的提案。

选举一名副主席和一名报告员（议程项目2）

49. LAVINA 先生（菲律宾）说，亚洲国家组的成员准备承担在委员会的议事过程中可能委派给它们的任何责任。它们认为第一委员会还未选出一位报告员是令人忧虑的。而且，它们对会议还未任命一个全权证书委员会，也未选出主席团的所有成员，表示遗憾。

50. ABASCAL 先生（墨西哥）作为会议主席发言，要求尽快提名全权证书委员会和总务委员会空缺职务的人选。

下午5时35分散会

第5次会议

1991年4月5日，星期五，上午9时30分

主席：BERAUDO 先生（法国）

A/CONF.152/C.1/SR.5

审议国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案第1至16条和第20条（议程项目

3) (续) (A/CONF.152/5,6,7和Add.1/Corr.1和Add.2)

新条文提案(A/CONF.152/C.1/L.31)

1 . WALL先生(大不列颠及北爱尔兰联合王国)介绍了其代表团关于在公约草案的适当之处列入新条文的提案(A/CONF.152/C.1/L.31)。他说,提出该提案的部分原因与关于第1条的讨论有关,同时也与第4条之下的开具单据的要求有关。该提案的目的是确保明确说明公约的适用范围,在本公约草案案文中加入一个精确性因素。就第1款而言,必须强调,承运人或与货物有关的其他人关于向经营人发送一份说明有关货物涉及国际运输的通知的决定是选择性的。如第(2)款所指出的那样,经营人以书面形式确认已收到这样的通知函件将被视为本公约适用性的初步证据。

2 . BONELL先生(意大利)说,第1条(c)项中已有国际运输的定义,所以他认为并无必要按建议的第(1)款的规定,明确通知运输的国际性质。就第(2)款而言,他无法理解为何关于有关货物涉及国际运输的通知应被视为本公约适用性的初步证据。

3 . MORAN先生(西班牙)赞同上一个发言者的意见。他说,既然该提案的第(2)款的内容似乎更多的是涉及本公约草案的适用范围,并与第2条的第(1)款直接有关,那么对于该提案的全面审议应推迟到讨论第2条后再进行。

4 . LAVIÑA先生(菲律宾)鉴于第1条(c)项中已有国际运输的定义,他怀疑所提议的第(1)款的必要性。此外,运输的国际性质不应该仅由各方中的一方单方面决定。他同意意大利代表团一样,也对第(2)款持怀疑态度;就该款而言,本公约的适用性也不应该仅由一方的单方面行动来决定。

5 . RUSTAND先生(瑞典)认为该建议是多余的,因为各方自然都会,使经营人意识到有关货物涉及国际运输,从而设法保护其自身的利益。就第(2)款而言,可通过修改第4条第(1)款的字样来实现联合王国代表团的的目的;可在第4条第(1)款中包括明确货物“涉及国际运输”的内容。他也无法明白为何这类通知应该仅被视作初步证据;任何法院都会将其视为确证。

6 . ROMAN先生(比利时)表示完全支持联合王国的建议,并视其为对本公约草案的必要澄清。

7 . WALL先生(联合王国)说,以上各位发言者的陈述明确显示出有必要使案文更为准确,尽管或许也有人担心过于强调准确反而会事与愿违。他让菲律宾代表放心,该建议的目的并非是要肯定单方面行动。他提请与会者注意第(1)款的任选性质。第(2)款规定,如果经营人确认已收到有关通知,这就是本公约内容适用性的证据。他愿意重新考虑这一证据是否只应被视为初步证据。他将设法起草一项新的提案,将第4条包括在内;如果不行的话,他将要求将现在

正在讨论的提案作为单独的条文重新加以讨论。

第1条，增列新项的提案(A/CONF.152/C.1/L.5)(续)

8 . LAVIÑA先生(菲律宾)提请与会者注意某些尚未解决的关于第1条的问题，尤其是美国关于“书写”一词定义的提案(A/CONF.152/C.1/L.15)。

9 . 主席说，已决定请起草委员会考虑到美国的意见，确保本公约就任何书写、请求或通知所做的阐述包括电子技术的书写。

10 . LAVIÑA先生(菲律宾)说，美国的建议不仅涉及在“书写”一词的定义中包括电子技术的书写，而且也将对本公约草案的许多关于通知和请求的重要条文产生影响。设立起草委员会的主要目的是审议措辞上的问题，并未授权该委员会处理实质性问题；实质性问题应由主要委员会处理。

11 . 主席说，他认为委员会已就此做出了决定。

第4条(A/CONF.152/C.1/L.10,L.26,L.35)

12 . OCHIAI先生(日本)提出了其代表团关于在第4条中插入新的第(1之二)款的建议；他说，根据第4条第(1)款的规定，即使在客户对经营人提出诉讼后，经营人可能被迫签署或出具一份单据。这显然并不是第4条的本意，日本提案的目的是规定客户在一定的时限内提出要求。

13 . MORAN先生(西班牙)说，第4条第(1)款的内容已经符合日本的建议的目的；因此他主张案文按原样不变。

14 . RUSTAND先生(瑞典)说，从现有该款可明显看出，货物在运输港站易手之后，经营人或客户会立即提出开具单据的问题。他认为不用很长时间便会有一方试图确保有关于交付货物的单据。第4条第(1)款首句中“在一段合理时间内”等字样，意图是使经营人有足够的时间示具单据。因此，他的代表团主张保留现有的第4条第(1)款案文不变。

15 . OCHIAI先生(日本)说，鉴于瑞典代表的意见，他的代表团准备撤回其建议。

16 . 主席请委员会审议墨西哥提出的关于在第4条第(3)款中增添一句的建议(A/CONF.152/C.1/L.35)。

17 . ABASCAL先生(墨西哥)说，他的建议主要是以国际海事委员会的意见为基础，并使用了1990年修订后的《国际贸易术语解释通则》的语言。

18 . RUSTAND先生(瑞典)说，至关重要的是不要排除任何现代化的通讯手段。他认为电文可立刻转换为单据或某种记录。

19 . ABASCAL先生(墨西哥)说，一份电文不一定是单据。而另一方面1990年修订后的《国际贸易术语解释通则》则考虑到货物国际运输中所使用的单据和

电文。

20. BERGSTEN先生(执行秘书)说,第4条第(3)款中所载的“应能保存其中所载资料的记录”的字样是为了包括可保存记录的任何形式的通讯。该案文的目地显然是为了包括计算机中所存的资料。因此,他认为墨西哥的建议是不必要的。

21. 此外,第1条(e)项和(f)项所用的语言与在渥太华通过的两项统一法公约和贸易法委员会拟定的国际商业仲裁示范法中所使用的语言相似,在从要求有纸张记录过渡到可使用磁性或激光盘记录形式的过渡阶段,已开始成为可接受的恰当措辞。

22. ABASCAL先生(墨西哥)说,鉴于执行秘书的解释,他的代表团愿意撤回其建议,将此事交给起草委员会。

23. LARSEN先生(美利坚合众国)说,考虑到执行秘书的陈述,已没有必要再审议此事。

24. MESCHERYAK先生(乌克兰苏维埃社会主义共和国)同意美国代表的意见。他认为并不很需要在公约草案中包括有关等同的电子数据交换电文的陈述。

25. BONELL先生(意大利)说,如果1990年修订后的《国际贸易术语解释通则》的有关规定指出单据可由等同的电子数据交换电文取代,则在本公约草案中加入类似的阐述是非常重要的,否则会以为就本公约而言,单据必须为传统形式。

26. 现有第4条第(3)款案文仅提及第(1)款中的两个可能性中的一个,即(b)项中所提及的可能性。但也应该提及(a)项。因此,他认为如果修改第(3)款,在其中又指出单据可由同等电子数据交换电文取代,则可涵盖两种情况,并做出必要的澄清。

27. TARKO先生(奥地利)说,应告诉起草委员会,第1条(e)项和(f)项与第4条第(3)款之间有根本的不同之处,因为根据前者的规定,各种形式都是可接受的。他认为单据是写在纸上的东西,因此经营人应给客户某种形式的文件。

28. LAVIÑA先生(菲律宾)认为执行秘书所做的澄清已解决了这一问题。在第4条第(3)款的“任何形式”等字之后加上“包括同等的电子数据交换电文”等字也许可以反映出墨西哥的建议。第1条(e)项和(f)项将充分谈到这一问题。

29. 赵承璧先生(中国)说,单据形式十分重要。例如,客户可能为解决一项冲突而必须向法院提交一份单据。他的代表团认为本公约草案应充分反应现代技术的发展。1990年修订后的《国际贸易术语解释通则》体现了这一思想并提到了同等的电子数据交换电文。因此,他的代表团支持墨西哥的建议。

30. MUTZ先生(国际铁路运输中心办事处)应主席邀请发言。他同意执行秘书的意见,即,第4条第(3)款所使用的文字意义广泛,可涵盖电子数据交换电文。他指出,“电子数据交换电文”这一用语在欧洲经济委员会所通过的行

政管理、商业和运输电子交换系统的规则中具有特殊的含义。今后十年国际贸易中将广泛使用该术语；可在本公约草案中体现这点。可将第4条第(3)款修改为：“单据可由同等的电子数据交换电文取代”。

31. RUSTAND 先生（瑞典）说他准备接受墨西哥的建议，但先决条件是必须明确，电子数据交换电文在保存资料记录方面相当于一份单据。不应削弱根据第1款(b)项向客户提供的保护，它确保在产生任何争端时客户能够向法院出示实际证据。委员会必须确实弄清电文是否能保存资料后再做出决定。

32. RAO 先生（印度）也认为目前需要澄清的唯一问题是电子数据交换电文在保存资料记录方面是否能真的取代单据。如果回答是否定的话，就涉及实质性问题，墨西哥的建议也就需要进一步的讨论。如果回答是肯定的，似可将墨西哥的建议提交给起草委员会，以便该委员会针对第(1)条(e)项和(f)项以及第4条第(3)款对此建议进行研究。

33. BERGSTEN 先生（执行秘书）念了一遍1990年《国际贸易术语解释通则》中的有关规定。根据这些规定，卖方有责任通知买方货物已经交付。如果这种通知的形式不是运输单据，则卖方有责任协助买方获得运输单据，如可转让提单、不可转让的海上运输单、内水运输单据或联运单据。如果买卖双方商定通过电讯联系，则这类单据可由同等的电子数据交换电文取代。

34. WALL 先生（联合王国）敦促说，为避免任何误解的可能性，在第4条中应明确说明，第(1)款(a)项中所提的单据也应该保存其中所载资料的记录。换言之，该两项中所提到的单据均为记录，从这个意义上说两者之间并无区别。

35. LARSEN 先生（美利坚合众国）指出，根据《统一国际航空运输某些规则的公约》（华沙公约）和该公约的蒙特利尔第四号议定书，已可由经营人出具电子数据形式的单据。

36. BONELL 先生（意大利）说，他高兴地注意到其他代表团也担心第(1)款(a)项的内容被排除在第(3)款的范围之外。应该消除两者之间的不一致，因此他建议应按此修改第(3)款的文字。该条其余案文应该照旧不变，但应该按《国际贸易术语解释通则》关于客户与经营人事先商定以电子技术方式通讯的规定原则增加一些内容。

37. 主席指出，1990年修订后的《国际贸易术语解释通则》在国际贸易中最为重要，但国际商会是一个私人协会，联合国不必不加疑问地接受国际商会所制定的所有案文。如果委员会认为其他建议有可取之处，则可由委员会通过这些建议。

38. ROJANAPHRUK 先生（泰国）说，听执行秘书念了《国际贸易术语解释通则》之后，他现在认为第4条第(3)款的内容可以按原样不变，因为根据第4条第(1)款(b)项，由经营人酌情以其认为合适的任何形式出具签署的单据。第4

条第(1)款(a)项中也明确表明只有经客户要求在该客户提交的单据上签署时才确认收到货物。这种单据可以是传统的形式,也可以是电子数据交换电文形式。

39. ROMAN 先生(比利时)说,听了刚才念的《国际贸易术语解释通则》的案文之后,他所得出的印象是,有关单据不一定是一份单独的文件或通知,例如,只要是提单中有这么一项即可。果真如此吗?

40. BERGSTEN 先生(执行秘书)说,他所引用的《国际贸易术语解释通则》的要求只用于运输单据的一种形式。第4条第(1)款(a)项中所提到的单据很可能是某种运输单据,而第(1)款(b)项中所提到的单据自然不是运输单据,因为(b)项中所提到的单据是由港站经营人出具的。

41. ROMAN 先生(比利时)说,他对上述解释表示满意。

42. 主席说,他的理解是,美国代表团已同意应该由起草委员会研究其关于第4条的建议(A/CONF.152/C.1/L.10),起草委员会也将考虑在讨论电子技术书写期间所提出的各种问题。墨西哥代表已撤回其建议,因而除由意大利代表提出的口头建议之外,已不再有关于第4条的建议需要审议。

43. BONELL 先生(意大利)说,他的建议是在第4条第(3)款中加入如下一句:“当客户与经营人商定以电子技术通讯时,第(1)款中所提到的单据可由同等的电子数据交换电文取代。”

44. WALL 先生(联合王国)说,他很难接受意大利的提案。他无法理解在没有任何书面记录的情况下,法院如何就涉及第4条第(1)款(a)项或(b)项的案子做出裁决。

45. 赵承璧先生(中国)说,他接受意大利提案的意思,因为它考虑到一项重要的长远发展,但他希望能够更简洁的表达这一意思。如,可在第4条第(3)款的“以任何形式开具”等字之后插进“包括由客户和经营人之间在交易过程中商定的电子数据交换。”等字。

46. ABASCAL 先生(墨西哥)说,他支持意大利的提案,该提案与先前由其代表团提出,后又根据执行秘书的解释而撤回的提案并无多大区别。

47. LARSEN 先生(美利坚合众国)也支持意大利的提案。工业界——本会议应努力实现工业界的意图——表明其更倾向于该提案中所体现的方法。至于新的一句在草案中的确切位置应由起草委员会决定。

48. HERBER 先生(德国)、OCHIAI 先生(日本)和PIAGGI DE VANOSI 夫人(阿根廷)也表示支持意大利的提案。

49. RAO 先生(印度)说,他完全同意联合王国代表所阐述的观点。在没有任何记录的情况下将无法确定赔偿责任。

50. 意大利的提案以14票赞成,12票反对和6票弃权获得通过。

51. 主席注意到第4条第(3)款中已加了一新句子。他说,除非听到任何反

对意见，他认为委员会的理解是，整个该款均意指第(1)款中的(a)项和(b)项。

52. LEBEDEV 先生(苏维埃社会主义共和国联盟)问，刚由委员会通过的第(3)款第二句中所提到的各方之间的协定是否必须以书面形式缔结，还是也可以以口头形式缔结。

53. 主席说，按照他的理解，通知发送人和接受人之间通过电子技术联系的事实本身便是协定的充分证据。

54. BONELL 先生(意大利)赞成这一解释。

55. LEBEDEV 先生(苏维埃社会主义共和国联盟)指出，任何形式的协定，包括口头协定，都是可接受的，电子技术方式则是其中的一个特殊例子。需要解释的另一点是，是否只有在各方协定中才能使用电子数据交换；换言之，在没有协定的情况下，第(3)款的第一句是否适用。

56. BONELL 先生(意大利)即使没有第二句中所提到的协定，第(3)款中的第一句仍然适用。

57. 主席确认，第(3)款中的两句并不相互排斥，第二句是第一句的补充。

58. BERGSTEN 先生(执行秘书)作为起草委员会的秘书发言。他问是否授权起草委员会在第二句句首加上“此外”一类词，以明确所引进的单独概念。

59. 主席说起草委员会在起草时可做任何必要的更改。

60. ROJANAPHRUK 先生(泰国)就解释其投票发言。他说，他投票反对意大利的提案并不是因为他对该提案的内容有任何异议，而是因为鉴于先前已指出的理由，他认为该提案是多余的。

下午12时35分散会

第6次会议

1991年4月5日，星期五，下午2时30分

主席：BERAUDO 先生(法国)

A/CONF.152/C.1/SR.6

审议国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案第1至16条和第20条(议程项目3)(续)(A/CONF.152/5,6,7 和Add.1 和Add.1/Corr.1和Add.2)

第4条(续)(A/CONF.152/C.1/L.31)

1. WALL 先生(大不列颠及北爱尔兰联合王国)说，整个第4条令联合王国代表团感到极大的忧虑。第1款中使用了《公约》中其他部分都未使用的“客

户”一词是一个极大的问题。虽然他不愿意建议《公约》对该词下一个定义，但对这一案文中该词的含义应有一个明确的认识，这是十分重要的。可能向经营人提交单据或要求从经营人那里获得单据的人包括交付或领取货物的承运人和在国际运输的最初或最后阶段与这些货物具有某种形式的关系的人。尽管这些人可能与经营人没有合同关系，但他们在将一件物品交付给经营人时希望确保，经营人将开具一份收据，说明他已接收货物，且货物处于完好状况。委员会似宜审议“客户”一词是否适合于这一目的。

2. 他在试图将联合王国代表团在文件A/CONF.152/C.1/L.31中的提案纳入第4条时发现，承运人或与货物有关的其他人的概念与本条中所使用的客户的概念之间存在矛盾。根据第4条第(1)款(a)项的规定，客户需提交一份单据，由经营人签署。该份单据将列明货物并且——如果联合王国提议的案文被纳入本条的话——还将表明它们参与了国际运输。但是，第4条第(1)款的开头使经营人可以通过签署文件确认收到货物或由他自己出具(b)项中所述的经签署的单据；后一份单据也可以确认货物参与了国际运输。但根据第4条第(2)款，如经营人不按照第1款(a)项或(b)项行事，则可以推定他所收到的货物表面状况良好，除非有相反的证明。这一规定给联合王国代表团造成了很大的困难。而且，它认为第2款第2句中所规定的例外是毫无道理，因此建议把该句从草案中删除。

3. 他认为，委员会上次会议对第3款所作的修正严重损害了这一款，并由此而严重损害了整个第4条。关于基本上完全效仿《汉堡规则》第14条措辞的第4款，他建议在“印刷”和“传真”这两个词语之间插入一个逗号。《汉堡规则》中省去这一逗号是不幸的。

4. 联合王国代表团认为，第4条，特别是第1款和第2款，将过多的想法罗列在一起。本条所提及的单据十分重要，《公约》可通过增加进一步的细节明确表明其真正的含义。

5. 主席提议，委员会可对文件A/CONF.152/C.1/L.31中所载的联合王国的提案进行讨论，而且如果其实质内容获得赞同，可寻找一个方法将该提案纳入第4条。

6. WALL先生（联合王国）说，他希望他自己能够拟定联合王国代表团的提案，使该项提案能够被纳入第4条。他将为此目的继续努力。

7. LAVIÑA先生（菲律宾）说，第4条第1款的现有案文令人困惑不解，因此需要作一些起草方面的更改。菲律宾代表团对第2款第一句中使用“可以推定……除非有相反证明”一语也感到忧虑。在第二句中，“不适用这类推定”是否意味着不存在这种可驳回的推定，换句话说，是否可以有一个肯定的推定或根本没有推定？菲律宾代表团赞同联合王国代表团就使用“客户”一词所发表的

意见。在以往的运输公约和本草案的其他部分中使用了“有关的人”这一较为技术性的词语。他同意有关在第4款的“印刷”和“传真”两个词语中间插入一个逗号的建议。

8. HERBER先生(德国)说,德国代表团对第4条也感到十分担忧。第1款和第2款包含了大量的想法,但并没有都得到明确的阐述。例如第2款涉及了推定问题:如果经营人未按第1款的(a)项或(b)项行事,那么则可推定他所收到的货物表面状况良好。但是,如果他确实出具了一份单据,说明他收到的货物处于良好状况,这时该怎么办?这是会导致一种推定,而这一推定是否可以驳回?对这两个问题的答复只能是肯定的。有关的票据将不是流通票据,所以它所引起的任何推定必须是可以反驳的。第2款似乎意味着,如果经营人根据第1款(a)项或(b)项行事,他的行动将不会引起任何推定。这样暗示是不明智的。在这种情况下,有人可以争辩说,推定是不需证明的,但这是一种极为危险的做法。

9. 他认为,发生这种失误的原因是由于在对草案进行审议期间对案文作了更改。原来,在《汉堡规则》和国际统一私法学社的案文中,有关推定的规则局限于掌管货物的人和已出具单据的情况,而且这种规则只涉及单据所引起的那种推定。委员会案文的第2款颠倒了这一规则,使不出具单据构成了一种推定,即所收到的货物状况良好。但是,单据引起了何种推定这一主要问题却没有论及,所以这一案文不明确,需作进一步审议。

10. ABASCAL先生(墨西哥)说,美利坚合众国的代表已同意可由起草委员会来审议美国代表团提出的有关第4款的提案(A/CONF.152/C.1/L.10)。但是,委员会草案第4条第(4)款末尾“但以不与单据签署地国家的法律相冲突者为限”这句话意味着忽略了实质性的要点,这是起草委员会所不能够处理的。

11. 主席说,第一委员会对第4条的讨论还没有结束。而且,自美国提出建议以来各位代表所作的发言显示,有关用电子手段签署的问题并不象第一眼看上去那样简单。

12. RUSTAND先生(瑞典)说,他期待着对联合王国预计将对文件A/CONF.152/C.1/L.31中所载的它的提案提出的书面修改案文进行研究,以考虑将这一案文纳入第4条。在他看到新的提案之前,他将保留对本条发表其最后意见的权利。瑞典代表团不反对用一个更合适的词语来代替“客户”一词。关于推定的规则,他将《公约》草案第4条第2款与贸易法委员会第22届会议收到的案文作了比较,并注意到在该届会议上增添了该款的第2句话,虽然该届会议的报告(A/44/17)未说明增加这句话的理由。他自己的回忆是,要求只将货物从一种运输手段转移至另一种运输手段的经营人采取本条所要求的开具单据的行动是不公平的,而若不这样做会引起有关的推测则是更不公平的。这是第二句中所述的

例外的原因。他赞同关于在第4款的“印刷”和“传真”这两个词语间插入一个逗号的建议，并希望就德国代表提出的非常令人感兴趣且又十分困难的问题保留其立场。

13. MORAN 先生（西班牙）说，西班牙代表团赞同第4条的现有案文，并深信，只要看一看整个《公约》即可消除人们对第4款所表示的疑虑。德国代表认为，第1款可引起一个推定。根据西班牙的法律制度以及也许其他国家的法律制度，经营人在采取行动时做出了一定的努力。如果客户向经营人交付了经后者签署的单据，则可推定货物在收到时处于良好状况，经签署的单据可作证明。这种推定可以存在，但是——从第6条中可以推断——经营人可以说明对货物的损害是由另一个人的过错造成的，在这种情况下，将不能仅因为他签了字而责令他赔偿。

14. 第4条第(1)款提供的第二个可能性是，客户没有提交单据，而是等待经营人提供单据。然后经营人才能够对货物进行核查并在合理的时间内出具一份单据，由此引起对货物的状况和货物停放在运输港站期间是否发生任何事情推定。第三个可能性是经营人即没有出具单据也没有签署客户提供的单据，这种情况在第2款中已经提及。除非有相反的证明，这又将引起一种推定，即货物在交付时处于良好状况。只有在证明货物在收时未处于良好状况，才能作出这种推定，这才是符合逻辑的，第6条的内容已体现了这一点。

15. 他对第2款第二句的回顾与瑞典代表的回顾相同。他认为，在所述的情况下，不应针对经营人作出任何推定，这是合理的。

16. 赵承璧先生（中国）说，中国代表团认为，第4条的草案对客户和经营人双方都是公平的。经营人有权利和义务提供一份经签署的收据，说明货物的状况。中国代表团在某种程度上赞同联合王国代表对使用“客户”一词的看法，但中国代表团认为，该词可被解释为系指要求经营人为货物出具收据的人。这种要求是合理的，客户应有权利提出这种要求。第4条第(2)款也是公平合理的。若在起草方面略作一些修议，中国代表团是可以接受第4条的。

17. TARKO 先生（奥地利）说，尽管第4条的现有案文很复杂，但奥地利代表团对该条感到满意。他所发现的唯一问题是第2款所提及的推定不仅包括了第1款(b)项，也包括了第1款(a)项，该项未要求经营人提及货物的条件。因此，经营人不应由于在后一种情况下推定货物在收到时处于良好状况而受到惩罚。

18. SISULA-TULOKAS 女士（芬兰）赞同奥地利代表提出的反对意见。

19. WALL 先生（联合王国）说，第1款和第2款看来缺少一个重要的意思，即经营人实际上收到了货物。如果第1款和第2款都明确表明，第1款(a)项和(b)项所要求的行动取决于经营人收到货物，那么就可在某种程度上减轻人们在讨论第2款时所提到的一些问题。根据第1款(a)项所作的任何确认仅仅是

确认收到货物，而根据第1款(b)项，对收到货物的确认还必须提及货物的状况。

20. 主席说，委员会目前进行的讨论与国际合同惯例工作组进行的讨论是相似的，当时工作组对本条开展了广泛的讨论。因此，他请委员会对第4条第(2)款进行表决。

21. 第4条第(2)款以17票对7票，9票弃权获得通过。

22. RUSTAND 先生(瑞典)对主席要求对第2款进行投票表示惊讶。因为根据他的理解，委员会正在等待联合王国代表团提出一项将涉及第4条若干条款的新的提案。

23. WALL 先生(联合王国)说，主席似乎认为，联合王国代表团为将文件A/CONF.152/C.1/L.31中的一些想法纳入第4条而寻找一种方法不会对第2款产生影响，委员会应当谨防这一点。他也对主席将该款付诸表决感到惊讶。联合王国代表团有关文件A/CONF.152/C.1/L.31的新提案至少会涉及第4条的第1款(a)项和(b)项。由于第2款具体提到了这两个小项，因此第2款很明显将受到影响。他并不想完全重新拟定第4条。他将尽力反映委员会对第2款所作出的决定，但保留联合王国代表团在力图将文件A/CONF.152/C.1/L.31的内容纳入第4条时有作出下述决定的权利，即它是否希望对第2款提出一些重大的修正案以及对第1款提出修正案。他认为联合王国代表团这将做的自由是极为重要的，并请主席给予他必要的灵活性，使他能够以主席本人希望具有的责任感来处理这一问题。

24. 主席说，他已注意到联合王国的意见。对第2款的表决结果仍然有效，但有一项保留，即可对文件A/CONF.152/C.1/L.31提出一项修正案。

25. LAVIÑA 先生(菲律宾)说，菲律宾代表团在投票中弃权。如果对第2款有充分的澄清，菲律宾代表团本来是会投赞成票的，但是，它的疑虑，特别是对德国代表提出的问题的疑虑并未受到消除。

26. MESCHERYAK 先生(乌克兰苏维埃社会主义共和国)说，乌克兰代表团未参加投票是因为它认为委员会草率地作出了决定。然而它仍认为，可采取适当的努力来克服已出现的困难。

27. RUSTAND 先生(瑞典)说，他的理解是，委员会的上次会议心照不宣地同意等待联合王国承担起草的第4条的新案文。就第2款而言，联合王国对将第二句列入草案是否适宜表示怀疑。考虑到此后进行的讨论，在坐的任何人都不能认为联合王国的新提案不会影响第2款。本次会议上的情况证明了他的印象，即基本案文已被认为是一个既成事实，旨在改进案文的任何严肃尝试都是不必要的，甚至是不受欢迎的。

28. RAO 先生(印度)说，印度代表团未参加投票。在付诸表决时似乎过于匆忙。联合王国代表团在本次和上次会议上都表示，他正在处理与第4条有

关的某些想法，很多国家的代表团对该条表示了疑虑。 不应该阻止委员会作出达成一致意见的努力，特别是在两派意见势均力敌的时候更不能如此。 所以他要求主席对委员会采取耐心态度，尽可能考虑设立小型的谈判小组来解决困难的问题。 如果对第2款采取了这种做法，在下一个星期初本可毫无疑问地达成一致的意见。

29. WALL先生（联合王国）说，在表决后，他已认识到他不可能提出一项涉及删除第2款第二句的重大修正案。 在他看来，已作出决定保留该句话。 他现在将集中精力对第2款提出重大的修正案，这些修正案是由于他力图将文件A/CONF.152/C.1/L.31中所阐述的想法纳入第1款而引起的。 同时，他提请主席注意议事规则第7条，该条在作适当变通后适用于委员会，它责成主席促成广泛一致的意见。 各国代表团也应铭记这一点。

下午 4时零 5分休会，下午 5时15分复会。

选举副主席和报告员（议程项目2）（续）

30. LAVINA先生（菲律宾）提名Soliman先生（埃及）担任副主席职务，Safarian Nematabad先生（伊朗伊斯兰共和国）担任报告员职务。

31. Soliman先生（埃及）和Safarian Nematabad先生（伊朗伊斯兰共和国）分别当选为副主席和报告员。

下午 5时20分散会。

第7次会议

1991年4月8日，星期一，上午 9时30分

主席：BERAUDO先生（法国）

A/CONF.152/C.1/SR.7

审议国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案第1至16条和第20条（议程项目3）（续）（A/CONF.152/5、6、7与Add.1和Add.1/Corr.1和Add.2）

第4条（续）（A/CONF.152/C.1/L.10）

1. SWEENEY先生（美利坚合众国）在介绍美国代表团的提案（A/CONF.152/C.1/L.10）时解释说，该提案的目的是使规定与现有其他运输公约的语言一致。 美国代表团认为，委员会的草案中出现的“但以不与单据签署地国家的法律相冲

突者为限”等字是不必要的。

2. ABASCAL 先生(墨西哥)坚决支持关于删去“但以不与单据签署地国家的法律相冲突者为限”等字;他认为从法律统一性的角度来看,这些字是不必要的,而且的确是很危险的。就该款的其他部分而言,他支持美国的提案,指出,该提案是以1989年12月的《联合国国际汇票和国际本票公约》中的定义为基础的,而该公约是联合国在国际贸易领域中最新的一项公约。

3. MORAN 先生(西班牙)和Wall先生(大不列颠及北爱尔兰联合王国)也支持该提案。

4. 主席说,如果没有任何反对意见,他就认为,委员会核准了美国的提案,但宜作些必要的文字变动以使该规定的措辞与《联合国国际汇票和国际本票公约》的案文的措辞完全一致。

5. 会议决定如上。

第3条(续)(A/CONF.152/C.1/L.38)

6. WALL先生(联合王国)在介绍联合王国代表团的提案(A/CONF.152/C.1/L.38)时说,联合王国对将货物交给经营人照管所造成的管理层次的多重性。有所担心,尤其是考虑到本委员会通过的第1条(a)项的措辞便更是如此。根据该提案,决定责任期限的唯一的两个因素是货物的交付和提取。联合王国的代表团认为,没有必要提及未按时提货的偶然性。

7. MORAN 先生(西班牙)说,该提案很使人感兴趣,理应结合该公约草案的其它部分,尤其是第1、4和10条对该提案加以考虑。

8. BONELL先生(意大利)说,他看不出所建议的案文在哪方面比委员会的草案更为明确。

9. SWEENEY 先生(美利坚合众国)说,他主张第3条按原样不变。增加“单独”照管的概念无异于鼓励将目前基本统一的经营人活动分配给若干单独的公司,而各公司既无资产又无保险。其结果将令人极为不满意。“交付”一字并不一定就含有实际交货的意思,所以他认为这一概念并不比“接管”的概念更好。“交付”的说法或许较“将货物交由……处理”的说法具有更多的实际涵义。但他认为后一种表达足以贴切的反映实际情况。他无法支持联合王国的提案。

10. RUSTAND 先生(瑞典)指出,“将货物交由……处理”这一说法更好,因为它使经营人有机会不需实际交付货物即可摆脱责任。他不能支持联合王国的提案,但支持原有案文;他认为芬兰的修正案(A/CONF.152/C.1/L.36)可进一步改进原有案文。

11. TARKO 先生(奥地利)指出,联合王国的提案对第3条的措词做了若干

变动，其中某些变动是实质性的。他认为与其提出承运人或其他将货物交由经营人照管的人概念，不如按第1条讲接管这些货物的经营人。他不能支持插入“单独”一词的建议，因为这会引起争议：例如，货物虽可能并不在经营人的“单独”照管之下，但仍然是在其照管之下，因此他应该对这些货物负责。

12. 在另一方面，人们现已承认，在经营人接管货物的期限之后经营人的责任并未完全结束。根据第10条第(1)款经营人仍然有权扣留货物，但在行使该权力时他不能随心所欲地去做，所以在某种意义上他的责任继续存在。所以，关于省去“将货物交由……处理”等字的建议很有道理，因为这些字可能使意思不太明确。

13. ROJANAPHRUK 先生（泰国）说，联合王国的提案中删去“或将货物交由……处理”等字是对第3条案文的重大变动。其作用是延长经营人的责任期限。他认为这样做是不合理的。所以他主张第3条照旧不变。

14. 赵承璧先生（中国）注意到联合王国代表团为更贴切地明确经营人责任期限的定义所做的努力。但其提案中所使用的名词与其他各条中所用的名词不完全一致。“接管”一词在前几次会议上已经广泛讨论过，尽管该词的含义仍有不确切处，但因为，没有更好的词语，大多数代表团已经接受了该词。联合王国的提案涉及实质性变动，因为它将经营人的责任期限延长至将货物实际交给有权取走货物的人时为止。但根据目前案文的文字，该有权取货者可由代理人代表；基于这一原因，经过广泛讨论后大多数代表团都认为该案文的文字令人满意。

15. ROMAN 先生（比利时）说，他可以同意联合王国提案的第一部分。但第二部分则引起某些问题，因为根据第二部分即使经营人无法摆脱货物他也要对货物负全部责任。所以他反对整个该提案。

16. LEBEDEV 先生（苏维埃社会主义共和国联盟）说，“接管”和“交付”作为法律术语在实践中确实难以解释，但为改进这两个术语所做的一切有努力都不成功，而且本提案也并无更多的可取之处。此外，第3条中所用“接管”一词意味着侧重点是经营人，但联合王国的提案却转而侧重承运人或其他人的交货，这很可能产生问题。不仅如此，提案第二部分中仅提到“交付”货物。去掉“将货物交由有权提货的人处理”这一概念会产生重要的实际影响。经营人可能无法交付货物，但同时又必须提供货物，以便能够行使其责任。因此，尽管联合王国提出的问题有其根据，他认为最好是维持原来案文的文字。

17. SCHROCK 先生（德国）说，德国代表团一直觉得第3条和“接管”一词不如人意。但鉴于以上发言者的意见，他认为最好还是维持现有的案文。

18. WALL 先生（联合王国）说，以上讨论表明第3条现有案文确实存在着一些问题，并且难以确定责任的明确定义。既然委员会认为试图确定这类定义是

不恰当的，第3条所涉及的领域必将成为造成有关承运人和经营人各自责任的重大问题的一个根源。 联合王国对“交由……处理”这一概念的不严肃性尤其感到关注；使用这样的文字无异于允许经营人仅以已将货物堆放码头但有权提货的人未来取货的情况作为理由而否认其所应承担的责任。 整个公约并不一定给予经营人无限期的责任；如果货物在一定的期限内未被取走，则经营人可根据本公约的其他规定摆脱这些货物，但在此之前他应该对货物负责。 联合王国的代表团仍然很赞同芬兰的提案，但该提案已被否决，而该提案之所以被否决正是因为它力图避免将货物交由某人“处理”这一含糊的意思。 鉴于目前的情况，联合王国代表团撤回它的提案。

19. 主席因此认为已通过了第3条。

20. 会议决定如上。

第1条，增列新项的提案（续）

21. WALL先生（联合王国）在介绍其代表团的提案(A/CONF.152/C.1/L.37)时说，该提案的内容是其关于第3条和第4条的提案中所用的“人”一字的定义问题。 有人或许会说既然他的关于第3条的提案没有被接受，也就没有必要明确“人”一词的定义了。 但他认为最好是将有关讨论推迟到第4条审议之后。

22. 主席说，在联合王国关于第4条的提案之后再审议文件A/CONF.152/C.1/L.37。

第5条(A/CONF.152/C.1/L.11、L.12、L.20、L.24、L.39、L.42)

23. SCHROCK先生（德国）在介绍其代表团关于增列新款（第1款之二）的提案(A/CONF.152/C.1/L.11)时说，在和澳大利亚代表团协商后已决定在“被允许”和“进入”两词之间插入“不受监督”等字。 澳大利亚和德国现在联合提出这一经修改的提案。 提出该提案的原因是关于“赔偿责任依据”的第5条第(1)款取消了关于过错和过失的举证责任。 在通常情况下应由索赔人证明他所受到的损失是由被告的过错或过失所造成的。 而在本条中与其他运输公约中的情况一样，举证责任被取消了，因为轮船或火车中的货物如出现任何情况，了解情况的是承运人而不是托运人、发货人或收货人。 他完全支持运输公约中所表示的观点。 但运输港站经营人——尤其是大海港的运输港站经营人——的实际情况则可能有很大的不同，因为储存货物并不一定上锁。 有时有必要允许客户接触货物，以便他能检查货物或是做某种处理。 在大海港无法按装电子监测设备或监督所有客户的来访。 出于实际原因，客户有时被允许接触货物而不受监督，如果在客户被允许接触货物期间造成了损坏，造成损坏者可能是港站经营人，也同样可能是客户。 鉴于上述特殊情况，他建议还是采用法律的一般规则，应

由索赔人证明过错或过失。

24. SMITH 先生(澳大利亚)说,澳大利亚代表团认为,当经营人已允许客户或其他人接触有关货物时不应转移举证责任。这符合英国法院最近根据委托普通法所做的裁决。他建议插入“不受监督”一词以涵盖经营人保留对有关货物的控制和监督的情况——这也是符合英国法律的。

25. FILIPOVIĆ 先生(南斯拉夫)说,各国关于这一问题的法律互有不同,但本公约草案的目的是只有经营人按过失承担责任,取消举证责任。因此他反对该联合建议。

26. BONELL 先生(意大利)说,意大利代表团难以支持该联合提案。“采取一切所能合理要求的措施来避免对货物造成损失和破坏”这一规定有很大的漏洞,经营人完全可以以此证明他已采取了必要行动,例如,存放货物处有其他人在场,尤其是有其顾客或代理人在场。因此意大利代表团认为该提案使问题不必要地复杂化了。

27. 谈到“在事件发生时”这一措辞时他认为该措词指货物由经营人负责的整个阶段更为合适。

28. ROMAN 先生(比利时)说,他本来可以支持德国原来的提案。但既然插进的“不受监督”一语规定完全由经营人承担责任,所以比利时代表团在对联合提案表决时将投弃权票。

29. EL OTMANI 夫人(摩洛哥)说,在其国家中,收货人常常去海港可以自由接触货物。因此,摩洛哥代表因认为应由收货人证明货物在经营人保管期间发生的某种问题。

30. TARKO 先生(奥地利)说,第5条第(1)款非常灵活。按照该款现有的措辞,法官可以判定经营人是否采取了一切所能合理要求的措施。

31. “在事件发生时”这一措词有可能引起问题,因为难以断定灭失,损坏或迟延是何时发生的。因此,奥地利代表团无法接受这一联合提案。

32. RUSTAND 先生(瑞典)说,当客户检查货物时,通常有经营人的一位代表在场监督,保护经营人的利益。因此,在他看来,该联合提案是没有必要的。

33. HORNBY 先生(加拿大)说,如果客户或货主被允许进入存货的区域。这将成为法院在判明经营人是否采取一切所能合理要求的措施时应予考虑的一个因素。因此,加拿大代表团无法支持将举证责任推给索赔者的这一联合提案。

34. WALL 先生(联合王国)说,联合王国代表团并不反对该提案本身,但对“客户”一词等问题仍感到费解。客户究竟是谁?他与经营人、承运人或发送人之间的关系如何?就“在事件发生时”这一措词而言,他认为“在灭失或损坏发生期间”这一说法更为恰当。必须现实地看到,客户可能为了其自身的利益而施加影响。如果被允许接触货物,不应使其能够利用这一有利条件损害经营

人的利益。 在这些情况下,还应由客户负责举证责任。

35. CHRISTOV先生(保加利亚)说,他赞同这一提案,因为在他们国家的港口,客户确实能够接触货物。 他指出,《海牙-维斯比规则》与《汉堡规则》在以下方面有着显著不同:根据前一规则,相当于目前的港站经营人的承运人只需证明他已履行其所有责任,而不必证明有任何灭失或损坏发生;根据后一规则,承运人必须证明有灭失或损坏发生。 根据实践中常见的实际情况,他主张免除经营人的举证责任。

36. OCHIAI先生(日本)说,他对该提案有若干难以理解之处,因为该提案设想的是,客户和索赔者是同一人。 但如果这两者并非同一人,而且索赔人并无过错,则他难以理解为什么要将举证责任强加给索赔人。

37. LARSEN先生(美利坚合众国)说他也倾向于赞成现有的案文。 除本公约中所载的赔偿责任原则以外,该提案还提出了一个证据规则, 该提案在力图考虑某一类具体情况的同时改变了举证责任的对象,结果是在设法解决一些问题的同时又引起了同样多的问题。 在造成损失的事件发生时经营人已经可以抗辩,即,他可以表明自己为保护这些货物已采取了所有合理措施。 他也可以根据第3条进行抗辩,即,如果客户为检查、处置或处理而占有货物时经营人不再负责。

38. PIAGGI DE VANOSI 夫人(阿根廷)说,她对该提案也有一些难以理解之处;在实践中可能难以证明客户或代表客户的人曾在灭失或损坏确实发生时曾被允许进入有关地区。

39. SCHROCK 先生(德国)说,联合提案的目的并非要涵盖某些假设的情况,而是要涵盖运输港站中所存在的实际情况。 工业界报告了所存在的这种实际情况,他本人查访后也可证明这种情况确实存在。 他可以接受联合王国的提案,将首句中“发生时”一词语改为“在灭失或损坏发生时”。

40. SISULA-TULOKAS女士(芬兰)认为,第5条第(1)款中“一切所能合理要求的措施”这一措辞已涵盖了上述情况。 如果接受该提案,客户要求检查货物是十分不明智的;相反,客户应该明确表明他根本不愿接触货物这才明智。

41. BELLO 先生(菲律宾)说,他理解提出该建议的国家对客户无监督、接触货物的担心,但不应忘记,这类接触虽然没有监督,但须经经营人允许,所以客户不会是干涉他人事务者或侵入者。 不能仅仅根据没有监督的接触和发生有可能造成损坏的情事之间的偶然联系的猜测就转移举证责任。

42. SAFARIAN NEMATABAD先生(伊朗伊斯兰共和国)说,他更赞成现有的案文。 如果发生这类事件,应由经营人举出必要的证据表明所造成的损坏并不是他的过错。

43. MUTZ先生(国际铁路运输中心办事处观察员)说,他也有其他发言者所表示的疑虑,即,这一规定在实践中是否可行,因为接触货物通常是受到监督的。

判明接触是否已受到监督无异于判明是否已采取一切合理的预防措施来保护货物。

44. 主席请委员会就该联合提案(A/CONF.152/C.1/L.11)进行表决。

45. 该提案以27票反对, 4票赞成和4票弃权被否决。

46. 主席建议, 西班牙就第5条提出的另一提案涉及措辞问题, 建议转交起草委员会。

47. 会议决定如上。

48. SOLIMAN 先生(埃及)介绍了对于第5条第(2)款的提案(A/CONF.152/C.1/L.42)。在实践中可能难以证明灭失在多大程度上是因为或不是因为经营人的过失所造成的。

49. EL OTMANI 夫人(摩洛哥)支持该提案。很可能难以证明灭失或损坏在多大程度是由这个还是那个因素所造成的。这种事非常难以确定。

50. BONELL 先生(意大利)说, 第(2)款的措辞有某种消极意味, 因而可能产生某些误解。但至关重要的不是反面因素, 而是正面因素, 即, 由可归咎于与另一原因不同的某一原因的灭失的数额。根据共同过失的原则, 经营人的赔偿责任仅限于实际上由他造成的灭失或损坏。

51. FILIPOVIĆ 先生(南斯拉夫)持同样观点。尽管第(2)款的结尾语的语调是消极的, 但实际上是由经营人证明其在造成有关损失方面的作用, 因此, 所需要的证据是正面的, 而不是反面的。

52. OCHIAI 先生(日本)说, 他认为该提案有某些难以接受之处。既然委员会案文中该款的结束语的措辞与“汉堡规则”第5条第7款和“多式联运公约”的第17条中的措辞相同, 他主张维持原有案文。

53. 主席请委员会就埃及提案(A/CONF.152/C.1/L.42)进行表决。

54. 该提案以20票反对, 7票赞成和7票弃权被否决。

55. VAN DER HORST 女士(荷兰)介绍荷兰代表团关于第5条新增一款的提案(A/CONF.152/C.1/L.24)时说, 目前本公约草案中没有任何关于间接损坏的具体规定。贸易法工作组在筹备讨论中所得出的结论认为应由国家法决定经营人是否应对这类损坏负责。该结论有可能意味着经营人在某一个国家中必须负责, 在另一个国家中则不必负责。现在正努力统一关于经营人赔偿责任的各种规则, 因而不妨在本公约中加入一条规定, 明确规定不能追偿间接损失。

56. SKOVY 女士(丹麦)支持荷兰的提案, 但主张将该提案纳入第6条。

57. RUSTAND 先生(瑞典)提请与会者注意瑞典政府的意见(A/CONF.152/7/Add.1, 第12页), 即, 第1款中“损失”一词是否可被理解为包括“间接损失”这点并不明确, 因此经营人的赔偿责任也不明确。瑞典代表团原则上支持荷兰的提案, 但怀疑现在是否还来得及达成任何明确的结论。目前, 瑞典代表团希望保留其立场。

58. LARSEN先生(美国)持同样观点。工作组内已就该问题进行了充分的讨论并澄清了该问题。荷兰所提出的新内容实无必要。

59. ABASCAL先生(墨西哥)说,他同意第5条应涵盖间接损失的原则,但他认为荷兰所提议的新款对第6条所做的限定造成了不必要的限制。因此他不能支持该提案。

60. VAN DER HORST女士(荷兰)说,现在的状况有些混乱。某些代表似赞成规定经营人应对间接损坏负责。另一些代表则表示反对。或许此事最好还是由各国当局决定。因此她撤回荷兰代表团的提案。

下午12时25分散会

第8次会议

1991年4月8日,星期一,下午2时30分

主席: BERAUDO先生(法国)

A/CONF.152/C.1/SR.8

审议《国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约》草案第1至16条和第20条(议程项目3)(续)(A/CONF.152/5、6、7和Add.1和Add.1/Corr.1和Add.2)

第5条(续)(A/CONF.152/C.1/L.39)

1. ROMAN先生(比利时)介绍载于文件A/CONF.152/C.1/L.39中的提案时说,增添的一款有助于兼顾经营人的权利和责任,在客户不提货的情况下免除经营人对货物灭失或损坏的赔偿责任。

2. EL OTMANI夫人(摩洛哥)支持该提案。她说,货物被留在经营人手中这一情况与责任期有联系。已经确认,在实际中一俟货物交由客户处理,经营人的责任便告终止。

3. SISULA - TULOKAS女士(芬兰)说,她对该提案中的想法抱有同感,但她认为与该想法更有关的是第3条而不是第5条。

4. BELLO先生(菲律宾)说,如果将“在……一段合理的时间”等字改为更具体的时限,如五天时间,他就可以支持该提案。第5条第3款中也应明确时限。

5. ROJANAPHRUK先生(泰国)说,第3条已充分涵盖了比利时提案中所提出的问题;没有必要就此在第5条中再增添一款。

6. JORGENSEN女士(丹麦)说,该提案并未对经营人的赔偿责任产生这种

影响。该提案涉及的是第3条中规定的经营人的责任，并未提出新的内容，只是要求经营人通知有权提货的人。她不赞成在第5条或第3条中增加这一内容。

7. TARKO 先生（奥地利）表示同意。第3条中已涵盖了该问题。此外，他对一再使用的“交货”一词提出疑问，经营人并非承运人；他只不过是將货物交由客户处理。

8. ILLESCAS 先生（西班牙）同意本《公约》草案应适当地兼顾经营人的权利和责任的意见，但比利时建议中所提出的观点似已由第3条涵盖。此外，根据第10条第(3)款，如果无人取货，则经营人可以出售这些货物，这样就使经营人得以限制其对货物负责的期限。因此，经营人在比利时提案所设想的情况下的赔偿责任已经受到限定。如果经营人被认为已得到第3条和第10条的充分保护，则他的代表团难以赞同比利时的提案。

9. LARSEN 先生（美利坚合众国）表示同意。他也认为与比利时提案中所提到的问题更有关的是第10条而不是第5条。他的代表团提交了一项关于第10条的提案（A/CONF.152/C.1/L.15），根据该提案，如果在特定的一段期限内无人领取货物，则可将这些货物视为已被遗弃。应根据第10条，而不是第3或第5条来解决这类情况中的经营人赔偿责任问题。

10. RUSTAND 先生（瑞典）说，目前有争议的问题不是经营人赔偿责任的依
据，而是其对货物负责的期限。比利时提案中的“一段合理时间”等字无补于事，只会使责任期限更加不明确。

11. GOKKAYA 先生（土耳其）支持该提案。经营人决不能被迫地无限期地对货物承担责任。既然对“合理时间”一词肯定会有各不相同的解释，他提议将该词语改为固定的30天期限。

12. NAOR 先生（以色列）认为比利时的提案是多余的。其唯一的作用是使经营人的责任期限略为长于第3条中所规定的期限。

13. CHRISTOV 先生（保加利亚）说，比利时的提案按土耳其代表的提议修改后，他可以支持该提案。

14. 王阳洋先生（中国）说，按照比利时的意思，在第5条中增加一项保护经营人的规定不无道理。但该提案并未对经营人通知客户提货规定具体时限。

15. ROMAN 先生（比利时）指出，相当多的与会者对其代表团的提案已表示了支持，但也有很多人认为在第5条中增加该内容不合适。委员会是否可以结合第10条研究该问题。

16. 主席指出，第10条中所考虑的合理通知期限，涉及的是经营人扣留货物权的行使，而不是其对货物负有的责任。对这两个问题一定要分别做出决定。比利时提案的意思是确定在通知可领取货物后经营人对货物的责任持续一段“合理时间”，其责任在这段合理时间结束时终止。需要就该原则做出一项正式决

定。

17. RUSTAND 先生(瑞典)说,如果该提案的原则得到接受,该提案的措辞又得到改进,则似乎第3条最适于包括其内容。

18. BONELL 先生(意大利)指出,第3条已由委员会通过,不能再对该条做任何修改。至于第10条,美国对该条的提案与比利时对第5条的提案并无明显的联系。

19. LEBEDEV 先生(苏维埃社会主义共和国联盟)希望比利时对其提案是否使经营人的责任期限长于第3条中所设想的期限这一问题得到明确说明。

20. ROMAN 先生(比利时)说,该提案将对货物已交由客户处理后的一段合理时间结束后免除经营人对货物的灭失或损坏所负的任何责任。

21. 主席请委员会就比利时的提案(A/CONF.152/C.1/L.39)进行表决。

22. 该提案以17票反对,13票赞成,4票弃权被否决。

23. EL OTMANI 夫人(摩洛哥)说,第5条第(2)款中使用的是“failure”(未履行)一词,而在《汉堡规则》的相应规定中所用的词是“fault or neglect”(过错或过失)。她主张现有新《公约》采用《汉堡规则》中的措辞,因为港口经营人的职能是海上承运人的职能的补充。在摩洛哥法律中,“failure”含有很广的责任,可被解释为港口经营人对任何性质的微小过失均负有赔偿责任,而“过错或过失”意味着港口经营人未采取某一特定的行动。本公约与《汉堡规则》在措辞方面存在的现有差异会对经营人产生非常有害的影响。

24. 主席说,在第5条第(2)款中加进“fault”(过失)一词可带有道德上的涵义,这是不合适的。“failure”一字并未明确是谁的过错,只是表明未妥当地履行经营人的责任。

25. BONELL 先生(意大利)说,“failure”一词背离了统一私法协会所拟草案和《汉堡规则》。“过失”一词比“不履行”更为合适。未采取某种行动意味着没有必要调查违约方的行为,而有关过错的规定则确定由违约方承担举证责任。应与第5条第(1)款一样,在涉及疏忽时才使用“过失”一词。因此,他主张以“fault of neglect”等字取代第5条第(2)款中的“failure”一字。

26. SWEENEY 先生(美利坚合众国)表示同意。“未履行”一词含有契约的性质;但第5条的依据并非只是契约性的,因为该条还涉及轻罪和侵权行为的因素。从这一观点出发,“过失”一词更为适当。为与《汉堡规则》保持一致,应以“过失”一词取代“未履行”。

27. PAMBOU - TCHIVOUNDA 先生(加蓬)说,他的代表团主张使用《汉堡规则》的术语,因为它是国际贸易法中已被接受的部分。

28. ILLESCAS 先生(西班牙)说,他的代表团赞成现有案文:第5条第(2)款非常明确地说明了决定经营人赔偿责任的那种失职,即,他未采取第1款所阐述

的措施。在这种范畴中使用“过失”一词有可能造成误解。

29. WEISER先生(国际海运保险联合会)应主席邀请发言。他指出,《联合国国际货物多式联运公约》(《多式联运公约》)第17条与《汉堡规则》使用了相同的术语。本《公约》的目的是填补这两个公约的空白,如果本《公约》使用新的术语会对这三个公约都造成损害。

30. SAFARIAN NEMATABAD先生(伊朗伊斯兰共和国)说,他的代表团主张使用“过错或过失”这一措辞,因为他的代表团认为这一措辞更为确切。

31. 王阳洋先生(中国)说,他的代表团希望保留“failure”一词。“failure”与“fault”这两个词中文译文有很大差异:failure指未做某事,而“fault”则与错误行为有关。该问题应提交给起草委员会,而不是以投票的方式解决。

32. ILYTCHEV先生(苏维埃社会主义共和国联盟)说,“failure”一字意味着没有采取必要的措施,其范畴较“过失”一字更为普遍。因此,他的代表团赞同由委员会起草的案文。

33. RAO先生(印度)说,他的代表团对这两个词都没有强烈的看法,他基本上主张现有案文不动。根据第5条第(1)款,经营人的责任是采取一切所能合理要求的措施,避免有害事件发生及其后果。该条只是叙述性的涉及未履行责任的情况。所以,委员会不应该设法使“未采取措施”这一概念特殊化,应该保留第5条的案文不变。在实际中法院可灵活解释这一概念,解释中将有必要涉及考虑过错或过失的概念。

34. FILIPOVIĆ先生(南斯拉夫)说,按他的理解,“failure”一字指按某些法律标准衡量有不足之处,可以指过错或过失。因此,两个名词其实是一回事,虽然第(2)款中所用的“failure”一字可能意思更广,因而更为合适。

35. PIAGGI DE VANOSI夫人(阿根廷)提醒委员会,贸易法委员会第二十二届会议已对此进行过讨论,所得出的结论是“failure”一字不同于“过错或过失”的意思。

36. MARSHALL先生(大不列颠及北爱尔兰联合王国)说,第2款中的“failure”字完全是为了将该款中阐述的相称原则应用于根据第1款有可能出现的任何赔偿责任。使用“failure”字在确保该准则的全面运用方面远远优于“过错或过失”这一措词。

37. 主席指出,委员会在这个问题上似有很大分歧,这种问题通常不是经由表决方法解决的。因此,他建议提请起草委员会处理该问题。

38. BONELL先生(意大利)说,他并不认为这是一个绝对重要的问题,但或许这也不仅是个用辞问题。

39. 主席问是否有任何代表团认为现有措辞无法接受。

40. EL OTMANI 夫人(摩洛哥)重申, 她的代表团反对使用“failure”一词。

41. PAMBOU - TCHIVOUNDA 先生(加蓬)也持摩洛哥代表对“failure”一词所表示的反对意见。但措辞的选择取决于新《公约》所提及的赔偿责任制是否是以风险是以过错为依据; 若以风险为依据则用“failure”字或许更为恰当。正如摩洛哥代表所指出的那样, 使用“failure”这一措辞会给经营人带来不必要的困难, 因为经营人不得不为其所有缺点负责。这在发展中国家尤其会造成困难。在起草法律时应努力避免区域主观性, 应该运用各方均可接受的基于一致认识的客观考虑。

42. ABASAL 先生(墨西哥)提请委员会注意该《公约》草案第14条。该条强调了本公约的国际性和促进该公约适用的统一性的必要。这就排除了根据本国司法体制对该《公约》进行任何解释的做法。第5款中的“failure”指未采取第1款中所明确的具体措施。因此现有的案文更好。

43. 主席同意这一观点, 即, 显然应结合本《公约》全文而不是某一个具体司体制中可能含有的任何意义来解释“failure”一词。他发现只有两个代表团强烈反对使用该词。因此, 如无其他任何反对意见, 他就认为委员会已通过现有的第5和案文, 并将案文提交给起草委员会。

44. 决定如上。

45. FALVEY 先生(美利坚合众国)说, 他想向委员会表明他的代表团赞同所通过的第5条的解释。美国和其他地方的经营人已表示担心, 根据本公约, 其雇工举行的罢工时可能被视为损坏或延迟的原因。所通过的案文使经营人在出现罢工时可提出抗辩, 只要他已采取了本国法律所允许的所有适当措施, 其中可包括善意谈判; 如果他已采取这类行动, 就不对因其雇工、前雇工或代理人的雇工进行罢工所造成的灭失或损坏负赔偿责任。

下午4时5分休会, 4时40分复会

第6条(A/CONF.152/C.1/L.12、L.27., L.45、L.51)

46. OCHIAI 先生(日本)介绍了他的代表团关于在第6条增添新的第(1)款(C)项的提案(A/CONF.152/C.1/L.27)。其案文是参考了经由1955年《海牙议定书》修正的《统一国际航空运输某些规则的公约》(《华沙公约》)的第22条第(2)款(b)项的第二句。该提案的目的是就部分货物的灭失或损害影响到所有交运货物的情况——如, 一个机器分两件运送时其中一件灭失或受到损坏——做出规定。

47. ILLESCAS 先生(西班牙)赞同该提案, 认为它是一项有益的规定。

48. JORGENSEN 女士(丹麦)也赞成该提案, 因为它反映了她的国家对该问

题的理解。

49. CHRISTOV先生(保加利亚)认为日本的提案是合理的,但同时也是多余的,因为其原则只不过是反映了民事赔偿责任的普遍原则。

50. BELLO先生(菲律宾)可以接受该提案,但应有一项谅解,即,该提案应与德国在文件A/CONF.152/C.1/L.12中提出的提案结合在一起。德国的提案目的是在第6条第(1)款中加入每包或每一其他海运单位的记帐单位的概念。

51. SAFARIAN NEMATABAD先生(伊朗伊斯兰共和国)也同意通过日本的提案。

52. 日本对第6条第(1)款的修正案以12票赞成,7票反对和15票弃权获得通过。

53. LEBEDEV先生(苏维埃社会主义共和国联盟)指出,弃权的票数可能意味着没有充分的时间审议日本的提案。他认为委员会同意该提案所载的想法,但似宜对该提案的阐述再进一步加以考虑。尤其似宜考虑确切地指明所述的其价值受到影响的货物以及这一措辞涉及的所有问题。

54. 主席说,起草委员会将考虑在本《公约》草案的最适当处插入日本的提案,也许还会对该提案的措辞作某些改进。该案文的目的是为法院决定经营人赔偿责任限额提供指导。既然该提案来源于经《海牙议定书》修正的《华沙公约》——该公约已作为至少一段很长时间的法律裁定的基础——因而明智的做法是谨慎对待有关改动委员会刚通过的语言的任何建议,并尽可能使该提案在措辞上与其所源于的文件吻合。

55. SCHROCK先生(德国)介绍了文件A/CONF.152/C.1/L.12中所载的他的代表团的提案,要求删去第6条第(1)款中的(b)项。该修正案的理由已在他的代表团关于贸易法委员会草案的评注(A/CONF.152/7)的第5段中得到详细阐述。他向委员会念了这些评注。在建议删去(b)项时,德国代表团意识到关于是否保留该项的决定与会议所通过的赔偿责任的任何限额密切相关:可能包括他的代表团在内的一些代表团关于第6条第(1)款(a)项和(b)项的立场无疑会受到就限额的相对大小所商定的意见的影响。他的代表团认为,所商定的限额越高,保留(b)项的理由就越少。

56. 主席指出,德国的建议实际上是重新引进不考虑所涉及的运输方式的赔偿责任单一限额的概念;委员会进行审议的早期阶段已讨论过该决定,并根据主张两种限额做法的普遍观点否定了这一概念。他提议,为加快委员会的工作,各成员先对这两个选择表态后再对该条做进一步研究。

57. CHRISTOV先生(保加利亚)提到《公约》草案与《汉堡规则》的相应规定的关系以及由经营人和其客户分担赔偿责任后说,如果单一限额与贸易法委员会的草案的第(1)款(b)项相一致,他的代表团不会反对单一限额的概念。另一方面,他的代表团也看到了由贸易法委员会提出的两种限额的做法的优点,并倾

向于赞同两种限额的做法。

58. JORGENSEN 女士(丹麦)支持德国的建议。她的代表团赞成以不低于第(1)款(a)项中所提出的数额为赔偿责任单一限额。

59. BONELL 先生(意大利)说,在不知道赔偿责任限额问题的其他方面如何解决的情况下,难以就该问题的某一方面发表看法。就选择单一限额体制和两种限额体制和问题而言,在不知道数额的情况下是难以做出明确决定的。目前他暂时表示赞成第(1)款(b)项中更高的限额,该限额可与第(1)款(a)项中规定的限额一样高。本《公约》与1978年——当时的经济情况和现在大不一样——所规定的限额之间的距离越大,他就越赞成单一限额的做法。但只要不知道确切数字,他就只能表示倾向性。最好的议事方法也许是先了解会议的看法,循序渐进,其谅解是,如有必要,应考虑修改初步决定的可能性。

60. TARKO 先生(奥地利)说,他的代表团支持德国关于赔偿责任单一限额的建议。也主张限额至少不低于第(1)款(a)项中所提到的8.33记帐单位。

61. MARSHALL 先生(联合王国)也认为单一限额很合乎逻辑。委员会毕竟是在审议一个经营人及其对出现的损失做出反应和赔偿的能力的情况。但在审议时一定要同时考虑《多式联运公约》中所规定赔偿责任的两层次之间的差别以及各项单式运输公约所规定的限额之间的差别。决定承运人赔偿责任——就本《公约》而言是经营人的赔偿责任——的不只是所运货物的价值,而且还有经营人或承运人能否找到合适的保险额度,以便在负有赔偿责任时有能力支付赔偿。例如,如果公路运输仅涉及一辆卡车则损失程度不大;即便卡车内货物的价值很高也能够补偿损失。而海运的赔偿责任限额则要低的多,因为必须考虑船只的大小和有价值货物的大量集中。海上承运人难以——也无经济能力——为适当金额保险,这就是《汉堡规则》中所定的赔偿限额更低的原因。

62. 就运输港站经营人的情况而言,不应忘记,如果经营人有单一限额或甚至是两个限额,所涉及的是一个港口地区,而该地区可能存放的货物的价值是一艘船只上的货物价值的好几倍。因此,如果委员会采用单一的较高限额,其结果是除各运输公约之间缺少可比较性外,经营人必须保护自己的范围大大增加。在许多情况下,如果保险市场有限,则经营人可能难以找到保险人,可能被迫在没有保险的情况下营业。他确信,如果本《公约》制定这种高限额,经营人在遇到灾难时,将承担巨大的赔偿责任,那么许多有大型国营港站的国家——不论是发达国家还是发展中国家——都会对本《公约》抱有疑虑。

63. EL OTMANI 夫人(摩洛哥)说,她完全赞同上一个发言者的意见,赞成本《公约》草案中所建议的两个限额体制。她指出,根据第(1)款(b)项,经营人接受刚海运到的货物时所承担的赔偿责任限额便已高出《汉堡规则》中所规定的海上承运人的赔偿责任限额。最好使两个限额一致。

64. LARSEN先生(美利坚合众国)说,他的代表团认为本《公约》应尽量使港站经营人的赔偿责任与运送货物的运输方式的赔偿责任统一起来。因此需要两种限额的体制。如果运输主要是从海上进行的,则限额一般应与海上运输的限额一致。如果运输主要是从陆路进行的,则应以适用于有关旅程陆路部分的限额为主。由发货人做出选择;如果他将货物海运——这是较便宜的途径,则他有可能面临更大的风险。但他必须自己承担这些风险,因为承运人担负的赔偿责任限额较低。如果是水陆运输或空运,所适用的赔偿责任限额较高。但委员会也应考虑自1980年《多式联运公约》中规定限额以来的通货膨胀作用。根据国际货币基金组织所提供的数据,原规定的金额已失去了其三分之一的价值。因此,他的代表团支持规定赔偿责任的两种限额,但希望根据最新情况;考虑到通货膨胀的因素后,对限额做出修改。

65. RUSTAND先生(瑞典)赞成在《公约》草案中规定两种限额体制的观点。如同德国代表所指出的那样,海运货物的价值确实很大,但其价值通常小于以其他方式运送的货物的价值。因而他的代表团主张保留两种限额体制。

66. HORNBY先生(加拿大)也主张在草案中包括两种限额体制。他认为,指导原则应该是,运输港站经营人的赔偿责任限额不应高于承运人的赔偿责任限额。在所适用的规定不统一的情况下,可能难以确保使用上述方法,但该原则可以通过贸易法委员会案文中所设想的两种限额体制得到更好的实现。

67. 赵承璧先生(中国)也认为两限额体制更加公平。根据现有的单一运输方式公约,空运和海运的赔偿责任限额之间有很大差别。将不同的限额合而为一并要求所有国家认可这些限额,会造成各种困难问题。

68. BRUNN先生(国际海运保险联合会)应主席邀请发言。他也赞成《多边联运公约》中所设想的两种限额体制。他认为,不仅是船只所载货物的价值,而且其数量也影响到在本《公约》中确立两种限额体制的决定。需要有保险;如果本《公约》草案规定单一限额体制,保险就非常昂贵,并会出现市场能力方面的问题,在发展中国家尤其如此。

69. MUTZ先生(国际铁路运输政府间组织观察员)说,他知道目前正在讨论的问题具有政治性质,在这种情况下观察员的看法不像在技术事务方面那么重要。他也知道,国际贸易中的铁路运输比例比海运比例小得多。但他指出,铁路既是运输港站的经营人又是这类港站的客户。他认为,区别运输方式的赔偿责任体制在实际中会使情况更为复杂。对于经由经营人交付的海运货物,赔偿责任限额较低,其结果有可能导致诉讼。1956年通过《国际货物公路运输合同公约》(《公路货运公约》),当时规定的赔偿责任限额为25金法郎——目前为每公斤8.33记帐单位,该限额今天仍然有效,但1970年把限额减少了一半,降低到目前的水准。但起点较低有时并不理想,赔偿责任限额朝这个方向发展是不明智的。

尽管某种运输形式的货物价值高于另一种运输形式的货物价值，但不容否认的是，过去十年中各种形式运送的货物的价值都增加了许多，而且还在继续增加。

70. LEBEDEV 先生（苏维埃社会主义共和国联盟）说，起草第6条所考虑的一个因素是有必要为运输港站经营人制定一个赔偿责任的合理限额，以使本《公约》对运输港站经营人更具有吸引力。有人担心规定高限额可能使得各个国家——包括发达国家和发展中国家——的主要经营人不愿意支持通过本《公约》。这种担心不无理由。与此同时，也考虑到使赔偿责任限额与运输的基本形式挂钩的必要性。毫无疑问，就具体运输方式的承运建立一个赔偿限额体制并不困难，但旨在限制运输港站经营人赔偿责任限额的双种限额体制在各种情况下是最合理的。德国的建议并非没有长处，但总的来看还是保留本《公约》草案中所提出的体制更好。

71. 主席说，如果委员会通过德国关于删去第6条第(1)款的(b)项的建议，就是选择赔偿责任限额单一体制；如果委员会否决德国的建议，就是赞成贸易法委员会的草案中所设想的两种限额体制。他请委员会就文件A/CONF.152/C.1/L.12中所载的德国提案的这部分进行表决。

72. 文件A/CONF.152/C.1/L.12 第1段所载德国提出的提案以27票反对，4票赞成，4票弃权被否决。

下午5时40分散会

第9次会议

1991年4月9日，星期二，上午9时30分

主席：BERAUDO 先生（法国）

A/CONF.152/C.1/SR.9

审议国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案第1至16条和第20条（议程项目3）（续）（A/CONF.152/5、6、7和Add.1和Add.1/Corr.1和Add.2）

第6条（续）（A/CONF.152/C.1/L.45, L.51）

1. 主席提醒委员会，在前一次会议上，委员会决定保留第6条第(1)款(a)项和(b)项中规定的赔偿责任限额双轨制。委员会现在必须决定是否赞同在这两项的方括号中载列的现有记帐单位的数额。第一个数字8.33记帐单位源于《公路货运公约》，第二个数字2.75记帐单位则源于1980年的《多式联运公约》。

2. ROMAN 先生（比利时）支持摩洛哥代表和联合王国代表在上一次会议上

所表示的观点。经营人的赔偿责任限额决不应高于承运人的赔偿责任限额；限额应与所选择的运输方式相关。

3. 主席请委员会就摩洛哥关于应将第6条第(1)款(b)项中的数字“2.75”减至“2.5”的提案(A/CONF.152/C.1/L.51)进行表决。

4. 该提案以13票对8票，4票弃权被否决。

5. HORNBY先生(加拿大)就其代表团的投票做了解释性发言。他说，他投票赞成该提案是因为他认为适用于海运港站经营人的限额最有可能被广泛接受。摩洛哥所提出的较低的限额是《汉堡规则》中所载的限额，一旦生效就可以得到广泛接受。

6. 主席提醒委员会，昨天丹麦代表团和德国代表团已以口头方式提出提案，主张实行比案文中规定的限额更高的限额。他建议委员会应就这些提案进行表决。

7. LARSEN先生(美利坚合众国)问，投票赞成更高的限额是赞成限额的实际增加，还是仅赞成按通货膨胀做相应增加。

8. 主席说，要投票决定的问题是：是否应增大第6条第(1)款(a)项和(b)项中的数字。如果多数人赞成提高这些数字，或许可设立一个工作组来确定新限额的具体数字。

9. BONELL先生(意大利)认为，不应该请委员会在现阶段决定是否应提高限额；应该请委员会决定是否应考虑到通货膨胀而对现有的数字做调整。

10. LAVIÑA先生(菲律宾)也持同样观点。

11. LARSEN先生(美利坚合众国)说，问题是虽然委员会刚表决反对降低限额，但如果表决结果赞成维持现有限额则实际上是表决赞成较低的限额。他同意意大利代表的意见，即，委员会实际上应表决决定是否应维持现有限额，根据通货膨胀做出调整：调整后的陆路运输和海上运输的数字应分别约为11.5记帐单位和3.15记帐单位。

12. JORGENSEN女士(丹麦)解释说，她早些时候曾表示，她倾向于较高的限额，这是就所有各种运输形式都采用一个单一和统一的限额体制而言的。但如果限额双轨制仍然有效的話，她就倾向于保留现有的限额。

13. FRANCONI先生(阿根廷—乌拉圭商业法研究所)应主席邀请发言。他指出，如果对限额做任何提高，有关公司将会立即采取相应的措施，尤其是有关保险的措施，其结果是收费也会提高。

14. 主席请委员会就提高第6条第(1)款(a)项和(b)项中的数字的提案进行表决。

15. 该提案以19票对8票，4票弃权被否决。

16. LAVIÑA先生(菲律宾)就投票做解释性发言。他说，尽管菲律宾代表

团赞同较高的限额，但投了弃权票，因为现在有争议的问题未得到适当的澄清。在他看来，美国代表对立场的解释实际上已构成一项提案，本应该就该提案进行表决。

17. FILIPOVIĆ 先生（南斯拉夫）在介绍其关于在第6条第(4)款中增加一句的提案(A/CONF.152/C.1/L.45)时说，该提案的目的是要明确如果经营人同意按该款的规定提高赔偿责任的限额，经营人之受雇人或代理人是否因此而受到约束。现在的各项运输公约均规定经营人必须以特别声明的形式表明其同意这点。经营人表示同意时经营人之受雇人和代表人也受到相应的约束，这点似已明确，但独立的订约人是否也受到相应的约束则不太明确。这个问题很重要，不应只由各国的法院加以解释。

18. 主席提出，在第7条第(2)款中增加这句更为妥当。

19. JORGENSEN 女士（丹麦）支持该提案，并同意最好将其置于第7条第(2)款内。

20. CHRISTOV 先生（保加利亚）说南斯拉夫的提案并无法律基础，因为经营人和其受雇人或代理人或其他人之间的关系是他人间之行为。

21. LAVINA 先生（菲律宾）认为，所建议的案文的意思不言自明，可以列入第6条第(4)款中而改变其法律效果。他不主张将其列入第7条第(2)款内。

22. SWEENEY 先生（美利坚合众国）也认为增列南斯拉夫的提案的合适之处是第7条而不是第6条。至于该提案的内容，仅就经营人之受雇人或代理人而言，其内容不言自明，但他赞同保加利亚代表的观点，即在提及“其他人”时产生了法律问题。

23. BONELL 先生（意大利）说，他无法理解经营人之受雇人、代理人或参与履行运输有关的服务的其他人如何会受到经营人和客户之间商定的合同规定的制约。

24. RUSTAND 先生（瑞典）说，他认为南斯拉夫的提案并不难接受，他认为从逻辑上说，该提案是第7条第(2)款规定的权利的对应部分。

25. FRANCONI 先生（阿根廷—乌拉圭商业法研究所）应主席邀请发言。他说，根据阿根廷法律，经营人和客户之间的协定也适用于经营人之受雇人或代理人，但不适用于承包人或分包人等其他人。

26. SAFARIAN NEMATABAD 先生（伊朗伊斯兰共和国）说，他赞成南斯拉夫提案中的原则，不反对在第6条第(4)款中列入该提案，尽管他也认为将该提案放在第7条第(2)款中更加合适。

27. ABASAL 先生（墨西哥）指出，第7条中提到的赔偿责任限额是本公司所规定的限额，但南斯拉夫提案涉及的是经营人和客户之间所商定的赔偿责任限额。他认为后者仅对经营人具有约束力，不能适用于其受雇人或代理人或他为了履行

与运输有关的服务而利用其服务的其他人。

28 . BRUNN 先生（国际海运保险联合会）应主席邀请发言。他说，某些代表团对独立承包人的地位表示关切，他对此也有同感。从保险的角度看，该规定可能在赔偿责任的保险方面给独立承包人造成严重问题，因为他甚至可能不知道其赔偿责任的大小。

29 . FILIPOVIĆ 先生（南斯拉夫）说，他不反对将其提案列入第7条。针对讨论中所提出的其他问题，他说，承包人不可能不知道他可能要承担的赔偿责任的大小，因为发货通知书和其他单证中都会说明货物的确切价值。就保险问题而言，他提请人们注意《汉堡规则》的第6条第(4)款，该款提及承运人和发货人之间有关提高承运人赔偿责任限额的协议。

30 . SISULA - TULORAS女士（芬兰）说，芬兰代表团难以接受南斯拉夫提案中影响独立承包人的内容。她就此提到了《汉堡规则》第10条第(3)款。该款规定，承运人据以承担该公约未予以规定为义务的任何特别协议，非经实际承运人以书面形式明确表示同意不得对他发生影响。

31 . 赵承璧先生（中国）指出，第7条第(2)款的主要目的是保护经营人的受雇人、代理人或经营人为了履行与运输有关的服务而利用其服务的其他人的利益，而南斯拉夫提案的目的是保护客户的利益。基于这一原因，他反对将该提案放在第7条中。他也同意前几个发言者的意见，即由经营人商定的协议不能自动地适用于案文中所提到的“其他人”。

32 . CHRISTOV先生（保加利亚）说，除非能使受雇人、代理人或所提及的其他人知道经营人和客户之间协议的内容，南斯拉夫代表团所提出的规定是没有任何法律价值的。

33 . NAOR先生（以色列）说，应区分本公约所规定的强制性赔偿责任限额与经营人和客户之间另外商定的赔偿责任限额。本公约应只涉及强制性限额，而让在单独协议中为赔偿责任限额做出安排的问题由该协议各方自己解决。

34 . ILLESCAS先生（西班牙）指出，南斯拉夫提案的规定比第7条第(2)款中的规定更具有强制性。他本人倾向于保留第7条第(2)款现有措辞的非强制性和任择性。但为解除南斯拉夫代表团的忧虑，至少可以在第7条第(2)款结尾处加上“和合同”等字。

35 . LEBEDEV 先生（苏维埃社会主义共和国联盟）建议，鉴于辩论期间观点上出现的严重分歧，应单独投票表决由经营人商定的较高的赔偿责任限额是应也适用于经营人的受雇人、或代理人，还是应也适用于经营人的受雇人或经营人为了履行与运输有关的服务而利用其服务的其他人。就经营人同意的较高的赔偿责任限额对经营人的受雇人或代理人的适用性而言，他指出，在《汉堡规则》或较早的国际运输公约中没有这种性质的规定。如果通过南斯拉夫的提案，即便

根本不提到“其他人”，也会对今后关于第7条第(2)款的解释产生某些影响。基于这一原因，他更主张还是不通通过该提案为好。

36. RUSTAND 先生(瑞典)表示，瑞典代表团继续支持南斯拉夫的提案。除非承包人或分包人知道其赔偿责任的限额否则他不大可能向经营人提供其服务。

37. AL - ZABEN 先生(沙特阿拉伯)认为，尽管南斯拉夫提案的原则是合适的，但仍有可能给“其他人”规定不必要的赔偿责任。为解决该问题可增加一句，其意思为必须使受雇人、代理人或其他人了解其赔偿责任。

38. BONELL 先生(意大利)说，公约草案的标题明显表明，本公约所涉及的是运输港站经营人对其客户的赔偿责任。客户所雇佣的唯一承包人是运输港站经营人，当前的目的是为其赔偿责任确立一个基础和强制性限额。经营人决不能改变其赔偿责任限额而损害客户的利益，但他可根据第6条第(4)款同意提高赔偿责任的限额，为客户的利益而改变其赔偿责任限额。第7条的目的是在第(1)款中明确不论对经营人提起什么性质的诉讼，抗辩和赔偿责任限额都适用从而避免各国法律制度在合同索赔、侵权索赔准合同索赔方面的任何不同之处。第7条第(2)款的目的是要涵盖这样一种情况：客户对受雇人、代理人或诸如独立承包人的其他人提出诉讼时，根据侵权赔偿责任后者可能对货物的损坏或灭失负责。在这种情况下，受雇人、代理人或其他人也可享受到经营人的同样权利。但规定经营人提高其赔偿责任限额的合同协议也适用其他人是非常奇怪的，从法律角度看甚至也是不合乎逻辑的。仅仅指出应让这类其他人知道所提高的赔偿责任限额是不够的；只有在他们接受该条款之后才能对其使用该条款。《汉堡规则》中没有关于自动扩大赔偿责任范围的任何内容。在第10条第(3)款中，只有在“实际承运人”以书面形式明确同意承运人和客户之间的特别协议的前提下，该承运人才受到该协议的约束。简言之，由南斯拉夫提交的这类提议几乎是不可接受的，因为法律不允许将合同适用的范围扩大到第三方。

39. FILIPOVIĆ 先生(南斯拉夫)说，南斯拉夫提案的目的是引起人们对该问题的讨论，因为本公约不仅涉及运输港站经营人之受雇人或代理人，而且，还涉及其他人，如经营人利用其服务并在商业关系方面与经营人联系在一起的独立承包人。现在举行的这个会议完全有可能为在第6条第(1)款(a)项一样为这类人规定限额，或删除第6条第(4)。这应由会议来决定。

40. 在SWEENEY 先生(美国)、LEBEDEV 先生(苏联)、BONELL 先生(意大利)、MESCHERYAK 先生(乌克兰苏维埃社会主义共和国)、RUSTAND 先生(瑞典)和主席就程序问题进行讨论之后，主席请委员会就以下三个问题进行表态性表决：

(a) 由经营人商定的较高赔偿责任限额是否只应适用于该经营人？

(b) 由经营人商定的较高赔偿责任限额是否也应适用于经营人之受雇人和代表人？

(c) 由经营人商定的较高赔偿责任限额是否也应适用于经营人之受雇人、代理人以及经营人利用其服务的其他人？

4 1 . 进行表态性表决后，主席宣布，20个代表团投票肯定问题(a)，13个代表团投票肯定问题(b)，3个代表团投票肯定问题(c)。

4 2 . FILIPOVIĆ 先生(南斯拉夫)说，投票结果表明，南斯拉夫代表团将其提案与第6条第(4)款联系起来是正确的，因为现已很明显，该款造成了不同的解释，而现在举行的这个会议可以消除这些不同的解释。在某些法律制度中，该款只涉及经营人，在另一些法律制度中则涉及经营人、其受雇人和代理人，在其他一些法律制度中该款还涉及其他人。他认为需要对此有一个肯定的决定，因此他希望将其建议付诸表决。

4 3 . 主席说，第三种选择仅得到三票赞成，因此似宜在另外两项选择中做出抉择。

4 4 . 在FILIPOVIĆ 先生(南斯拉夫)和RUSTAND 先生(瑞典)就程序问题进行讨论之后，主席指出，南斯拉夫代表已不再坚持其提案，因此他请各代表团以表态性表决形式就经营人的合同性承诺是否也应适用于经营人之受雇人或代理人表明其观点。

4 5 . 进行表态性表决后，主席宣布，16个代表团认为该承诺不适用，15个代表团认为该承诺应该适用，4个代表团弃权。他认为表决结果并不明朗，全会无法根据这一表决结果做出决定；需要与会国中有三分之二的多数出席会议并进行投票赞成才能做出决定。委员会可以保留现有案文，也可以由各国根据本国立法采用第一个或第二个做法。

4 6 . 第7条第(2)款带来了某些难题，因为可将该款解释为允许经营人的合同承诺影响到其服务被利用的其他人。因此，他认为起草委员会有必要修改案文，以便明确表明，经营人利用其服务的：“其他人”并不受合同中提高的经营人的赔偿责任限额的影响。

4 7 . CHRISTOV 先生(保加利亚)说保加利亚代表团认为第7条第(2)款意思明确，也符合《汉堡规则》。他认为不需要对该款再做任何修改。

4 8 . RUSTAND 先生(瑞典)认为，鉴于表态性表决的结果，委员会将第7条第(2)款的案文移交给起草委员会是不合适的。应由各国根据本国法律制度来解释有关规定。

4 9 . 在LEBEDEV 先生(苏维埃社会主义共和国联盟)、主席和BELLO 先生(菲律宾)就程序问题进行讨论之后，LARSEN 先生(美利坚合众国)说，他想促请与会者注意美国代表团的提案(A/CONF.152.C.1/L.14)，该提案提出代理人不应受经营人赔偿责任限额增加的影响，这就为目前委员会所面临的问题提供了一个解决方法。

50. 主席说, 美国提案所涉及的问题与目前正讨论的问题不同。将在讨论第7条时讨论美国的提案。

51. RAO 先生(印度)说, 第7条第(2)款会造成不同的解释。委员会正在起草的公约所涉及的是经营人的赔偿责任, 而不是其代理人或受雇人的赔偿责任。根据第5条应由经营人为其代理人、受雇人或他为了履行与运输有关的服务而利用其服务的其他人的行为负赔偿责任。但根据第7条第(2)款, 如果客户对受雇人、代理人或经营人为履行与运输有关的服务的而利用其服务的其他人提出诉讼, 则他们与经营人享有同样的抗辩和赔偿责任限额。但根据第8条第(2)款, 如果受雇人、代理人或其他人故意造成损害, 则抗辩和赔偿责任限额将不适用于他们。第7条并未涉及代理人或其他人的行为超出了其受雇或受聘的工作的范围情况下的赔偿责任限额问题。该条的意图似乎是此事应由国家立法或经营人与当事人之间的合同来决定, 这是正确的。印度代表团认为, 应维持第6条第(4)款现有案文不变, 其他方面则应由国家立法管束。

52. 主席说, 如果没有反对意见, 他就认为委员会赞成保留第6条第(4)款现有案文。

53. 会议同意如上。

中午12时30分散会。

第10次会议

1991年 4月 9日, 星期二, 下午 2时30分

主席: BERAUDO 先生(法国)

A/CONF.152/C.1/SR.10

审议国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案第1条至第16条和第20条(议程项目3)(续)(A/CONF.152/5,6,7 和Add.1 和Add.1/Corr.1和Add.2)

第6条(续)(A/CONF.152/C.1/L.12)

1. SCHROCK 先生(德国)说明了德国代表团关于第6条增加新的第(1之二)款和修正第1款的提案(A/CONF.152/C.1/L.12, 第2和第3段)。加拿大政府关于公约草案的书面意见(A/CONF.152/7)提出, 赔偿责任的计算办法——按毛重每公斤的计帐单位——可能会给并非按重量而是按体积或件数运输的货物造成问题。在此种情况下, 如果不知道货物的重量, 那就无法计算赔偿责任的限额。公约草案目前完全根据灭失或损坏货物的毛重规定赔偿限额, 这就使客户在某些情况下无法按包装件数或按单位计算其索赔要求。

2. 问题是, 只根据重量规定一个限额还是根据包装件数和运费单位再规定一个备选限额。如果委员会就较高的赔偿责任限额取得一致, 本来无需考虑其他计算方法, 但是, 加拿大代表团的担心依然存在。的确, 按包装件数规定的限额会产生实际问题, 集装箱货物尤其如此, 但是, 复杂的问题并非总能避免, 最简单的解决办法也并不一定是最行得通或最公平的。人们还指出, 提议的新制度会多少增加第4条规定的出具单据的复杂性。提议增加的第(1之二)款是以《汉堡规则》第6条第(2)款(a)项为根据的, 但由于该规定中提及的提单或其他单据的性质不同于公约草案第4条所规定的单据, 新增的(a)项提出的可予反证的推定是, 该单据所列的包装件或其他货运单位事实上是包装或货运单位。这样一种推定还将包括以集装箱装运的货物。

3. 有人会提出, 该提案未解决确保客户提出适当索赔要求所涉及的全部问题。但是, 客户可以转而求助于一般规则, 他必须证明灭失或损坏货物的包装件数或单位数, 作为计算其索赔要求的依据。因此, 即使该提案的用词对索赔人无直接用处, 起码可以比现在的公约草案给予他更多的选择余地, 因为目前的公约草案排除了根据按包装件数规定的限额提出索赔的任何可能性。他重申, 提议的替代计算方法是参考《汉堡规则》第6条第(2)款的模式并且反映了《海牙-维斯比规则》的第4条第(5)款。

4. HORNBY先生(加拿大)感谢德国代表团提出的提案。该提案准确地反映出加拿大代表团关于本公约需规定一个按包装或按货运单位计算的限额的看法。有人提出, 如果没有这样的限额会对不是按重量运输的货物造成极大困难, 因为重量限额是第6条第(1)款目前规定的唯一限额。货物通常是按体积或包装运输的, 发展中国家或出口初级产品的国家尤其如此。即使货物不是按包装或体积运输的, 而经营人从船上卸货时使货物落入海中失踪, 在这种情况下, 按公约草案目前的规定, 应如何确定灭失货物的重量? 如果货物不是按重量运输的, 那将极难确定赔偿责任的基础。为此, 加拿大代表团支持在本公约中增加按包装或其他货运单位计算的限额的提案; 按照目前的公约草案, 要解决海洋运输港站经营人面临的某一个具体问题, 将是一件很麻烦的事。德国代表提到采用按包装的限额可能产生的一些问题, 不过, 这一概念已成功地用于许多国家的法律诉讼中, 现已为人们充分了解并应用于货运法中。

5. CASTILLO先生(菲律宾)说, 委员会在第八次会议上曾以水上运输货物较重、费用较低为由, 决定保留第6条第1款(b)项。这意味着, 不同种类货物的灭失或损坏的赔偿应当不同, 在这方面还提到了各种运输文书。但是, 显而易见, 一立方英尺的毛皮和动物皮革的价值要比一吨谷物或一吨糖的价值高, 而根据第6条第1款(a)项规定的经营人赔偿责任, 这两者的价值按每公斤灭失或损坏货物的毛重计算却是一样的。此外, 如加拿大政府在其书面意见中正确指

出的那样(A/CONF.152/7)，目前的赔偿责任计量方法会对不是按重量而是按体积或件数运输的货物造成问题。为货物可能遭到的灭失或损坏提供充分的赔偿保险是商业上的良好做法，但在保险活动方面，发展中国家仍然处于无法竞争的地位。因此，菲律宾代表团支持德国的提案。

6. CHRISTOV先生(保加利亚)问是否可在第6条第(1)款的两个分项中分别加入“按包装或其他货运单位的计帐单位”几个字。

7. SCHROCK先生(德国)说，如果委员会核准替代的计算方法，那就须按德国代表团提案的第2段加以修正(A/CONF.152/C.1/L.12)。不论委员会是否决定删去第6条第(1)款(b)项，这些修正都适用。

8. RUSTAND先生(瑞典)说，他和保加利亚代表一样，尚不清楚是否要将按包装件计算的概念引入这两个分项中。然而，根据德国代表所做的解释，似乎是也打算在海运货物方面确定双重计算方法。

9. 瑞典政府在其提交会议的关于第6条的书面意见中(A/CONF.152/7/Add.1)表示支持只按公斤计算的限额。国际合同惯例工作组和委员会第二十二届会议的讨论都强调了引入包装概念的实际困难。在听取了德国代表和加拿大代表的发言后，他不再认为这些实际困难是无法克服的。过去讨论的主要障碍有三个。首先是确定包装和计帐单位的含义问题；已经提供了如何参照《海牙—维斯比规则》的相应规定解决这一问题的例证。第二个障碍是确定每个集装箱包括的包装件数或其他货运单位；但这个问题可根据举证责任规则解决。第三个障碍是有关经营人使用的单据的附加规则问题。瑞典在本届会议上的立场是极为灵活的。如果多数代表赞成德国的提案，瑞典将乐于加入多数人的行列。

10. SISULA-TULOKAS女士(芬兰)问德国代表是否考虑过应当如何确定单位限额水平的问题。

11. BONELL先生(意大利)说，意大利代表团准备支持这一提案。

12. SKOVBY女士(丹麦)说，丹麦代表团无法支持德国提案并且认为货运单位的概念未得到正确的理解。北欧国家已撤销了需按货运单位解决的法院案件，因为这种解决办法被认为不可取。对陆路、铁路和空路等运输方式来说，只有按重量计算的限额，尽管如此，索赔问题仍得以解决。公约不对赔偿责任限额规定两种计算方法。

13. OCHIAI先生(日本)说，日本代表团也反对德国提案。如果引入包装件概念，委员会将不得不解决确定包装或货运单位这一极其困难的问题。另外，关于提议的“集装箱条款”即新的第(1之二款)，现在仍然存在着未签发第4条第(1)款要求的单据这一极为困难的问题。

14. MORAN先生(西班牙)说，西班牙代表团不能支持德国提案并主张采纳原来的案文。在按包装件计算限额方面存在着许多复杂的问题，而按公斤确定

限额的做法则简单可行。在货物运输过程当中，经营人或许需用各种运输方式将在港站收到的货物重新发往不同地点，为此可能要腾空集装箱，将所装货物转移到另一种集装箱内，甚至可能要将其包装起来。经营人可能应对某种包装承担更多的赔偿责任，这一点已为菲律宾代表所指出；这就涉及到某种合同义务。即使如此，仍可十分灵活地、实际地应用按公斤的限额。

15. PAMBOU-TCHIVOUNDA 先生（加蓬）同意，引入以包装件概念为基础的限额极其复杂，实际上不可能应用。根据提议的案文，人们可能以为集装箱和托盘是一回事，但在实际当中，它们并不能互相替换，用途也不一样。另外，一个集装箱内装的是什么，无人可知，甚至还可能出现一个空的集装箱也应作满装的集装箱处理的情况。他赞同西班牙和日本代表对德国提案提出的反对意见，主张公约草案只规定按公斤的赔偿限额。

16. EL OTMANI 夫人（摩洛哥）也反对德国的提案，这不仅是因为其他代表已提出的理由，而且因为归根结底重量才是确定运输事项赔偿责任的标准；此外，就使用集装箱的情形而言，由于运输港站经营人收到集装箱时不清楚或不便确定其内装物，应用按包装件或其他货运单位计算的赔偿限额将造成巨大的困难；在海洋运输中，即使是提单也只列明“据称内装”某物。

17. ABASCAL 先生（墨西哥）赞同德国提案，认为这为潜在的受害方提供了更多的选择。此外，双重规则更便于确定赔偿和责任限额，对于并非只按毛重运输的货物来说尤其如此。那些了解委员会筹备工作的人会记得，人们曾用大量时间讨论了按重量确定单一赔偿限额本身存在的困难问题；这种困难肯定要比确定包装件或其他货运单位的含义的困难小得多。归根结底，他认为德国提出的解决办法是两难之中较轻的一个。

18. MUTZ 先生（国际铁路运输政府间组织观察员）针对丹麦代表的看法发言说，在铁路运输中并非完全没有按包装件的赔偿限额。更重要的是，德国的提案允许最高限额不低于国际公路运输和国际铁路运输中分别以8.33和17个计帐单位确定的每公斤毛重的赔偿限额。在大多数情况下，这些限额保证了合理的赔偿，其他与铁路运输有关的机制则允许全部赔偿。他回忆说，在第八次会议上提出的主张参照海运领域的限额的观点是以运输货物的实际价值为依据的，因此，他促请委员会接受德国的提案，将其作为考虑不同运输方式中存在的实际情况的合乎逻辑的手段。

19. BRUNN 先生（国际海运保险联合会）应主席的邀请发言，赞成德国的提案，因为它符合现有关于现代海洋运输的公约以及《多式联运公约》。他认为，从集装箱货物现在充斥于港口和港站这一事实来看，委员会提出的关于赔偿责任的草案是一种倒退。他补充说，那些从事海洋运输的人以及法庭和保险人不会对实行双重制度感到吃惊的。他指出，德国提案中“以较高的数额为准”几个

词使索赔人不会去选择比按每公斤毛重限额低的按包装或其他货运单位计算的赔偿限额；因此，该提案有利于有关各方，包括货主。

20. 主席请委员会对文件A/CONF.152/C.1/L.12 第2段所述的提案进行表决。

21. 该提案以19票对14票，4票弃权被否决。

22. 主席说，这一表决结果使文件A/CONF.152/C.1/L.12 第3段中的提案归于无效。

新的第6条之二(A/CONF.152/C.1/L.13)

23. SCHROCK 先生(德国)说明了文件A/CONF.152/C.1/L.13 中的提案。在德国政府关于公约草案的书面意见第7段中(A/CONF.152/7)已说明了德国代表团提出下述建议的理由，即公约应载有关于由于一次事件而引起的各项索赔要求而致使经营人承担的赔偿总额的规定，因此，他请委员会参阅这一文件。在委员会筹备工作期间已详尽审议了这一问题。德国代表团认为，公约应当确定单一的总计赔偿额；德国代表团提出的数字不过是指示性的，其根据是德国某港口当局对船主在按普通集装箱船所载货物计算应赔偿数额的最高总限额做出的专业分析。

24. RUSTAND 先生(瑞典)表示瑞典代表团坚决赞同德国的提案并提请注意瑞典代表团在文件A/CONF.152/7/Add.1中对此事项提出的意见。瑞典保险人强调，如果不对运输港站经营人的赔偿总额做出的总的限制，保险市场可能不愿意，甚至无力为同时保管或处理巨量货物的大型港站提供其所需要的保险；此外，即使能找到这种保险，其费用如果不是高得可怕，显然也是数额极大的。因此，瑞典代表团认为，会议应以德国的提案作为审议的基础，认真考虑这一事项。在他看来，他不认为这一指示性数字已定得相当高：他认为，这一数字应高到足以赔偿所有正常事故而非灾难性事故的程度。保险业代表在这个问题上的观点应当受到欢迎。他建议，如果该提案的基本原则被核准，则应同时讨论拟写入第6条第(1)款(a)项和第6条第(1)款(b)项中的实际数字。

25. MARSHALL 先生(大不列颠及北爱尔兰联合王国)坚决同意应规定赔偿总额。如前一位发言代表所指出，在对赔偿责任极大的经营人的保险申请做出肯定答复时，保险人也许要考虑到自己的企业是否会失衡、整个偿付能力是否会受到威胁的问题；万一发生这种情况，就会引起政府的保险监督部门的极大关注。另外，保险人在提供保险时必须确定一个限额；他不可能为无法估量的风险承担责任，因为由此造成的灭失远远超出其本人再保险的资源和能力范围。如果没有赔偿限额，经营人将不得不承担超出其实际保险范围的责任；在巨灾情形下，经营人或者作港站所有人的国家会面临着近乎毁灭性的索赔要求。赔偿限额越高，保险保障的最高分保数额的价格就越高，因为这种业务的竞争下降并且必须提供分保的费用。他顺便补充说，在海洋保险业近些年的发展，提供分保的

数量以令人目眩的速度下降了。

26. 他同意瑞典代表的意见,即提议的1,000 万个计帐单位的限额多少有些偏低;严格地讲,他个人认为将限额定为2,000-3,000 万个计帐单位比较合适。最后,他认为,如果不对港站经营人提供某种程度的普遍保障,不仅他而且他身后的保险市场、甚至可能连整个国家的经济都会处于危险之中。

27. FAGHFOURI 女士(联合国贸易和发展会议)也赞同该提案的原则。潜在的赔偿责任额会因没有总限额而变得极高,从而给港站经营人造成严重的困难,在发展中国家尤其如此。有关使用任何运输方式的承运人赔偿责任的公约确定了单一货物的最高灭失限额。港站经营人经手处理大量货物,其潜在价值是十分巨大的;由于存在着发生事故后无限制地累加赔偿额的可能性,因此必须设法获得尽可能高的保险额,而保险费用又会随赔偿限额的增加而陡增。发展中国家只能严重依赖发达世界的分保保障;为港站经营人提供更大的保险会增加对其紧缺的外汇资源的需求。

28. 保险人还须确定自己承受风险的总额以及在任何单一事件中支付的最高数额。如联合王国的代表所言,经营人超过这一最高数额的损失不在保险范围之内。此外,港站经营人为了继续经营,显然必须设法赚回投保费用,因此,它自然要将增加的费用转移到托运人的身上,而这只能对国际贸易产生不利的影响。既然如此,确实极难确定一个对某些人不算太高而对另一些人又不算太低的、普遍可以接受并且现实可行的赔偿责任总限额。尤其是考虑到全世界许多港站发生的灭失的数额通常都很高,需要极其认真地审议这一事项,如有必要,应当采取新的方法处理这一问题。

29. ROJANAPHRUK 先生(泰国)说,他感到难以理解德国的提案。提案中的两句话似乎互相矛盾,第一句话规定赔偿总额在任何情况下都不能超过1,000 万个计帐单位,第二句话似乎却提供了这类情形。他认为,第二句话涉及此事的核心,但他不清楚该条是否有必要提及按比例分配赔偿数额的问题;这应当是一个自动程序。

30. SWEENEY 先生(美利坚合众国)指出,公约草案的目的是使一个现有的行业合理化,在美国这一行业目前尚无经营人赔偿责任保险的总限额。也没有适用于自保港站的总限额,尽管其意图良好,但该提案是要人为地限定最高赔偿限额,而此事从未在委员会的筹备工作中讨论过。过去的经验表明,这种做法缺少灵活性并会产生有害的后果,《1969年油污损害民事责任国际公约》和《1971年关于设立油污损害赔偿国际基金的国际公约》已表明这一点。这些文书显然也规定了最高限额,但自1967年Torrey Canyon 事件以来发生的与石油有关的巨大灾难远远超出了所造成损害和实际费用方面适用的最高限额,这些事实不幸地表明,这些限额是不合适的。另外,该提案可能会给运输港站经营人造成极其昂贵的

后果，因为尽管可能仍有竞争，但保险公司可能会以该条规定为借口，只出售承保最高赔偿额的保险单。最后，他清楚地忆及，在讨论可为油污损害提供的保险数额的问题时——多引擎飞行器的事故也是如此，保险业曾承认其处理巨灾灭失的能力在5亿美元的范围之内。因此，他认为，即使核准规定最高赔偿限额的原则，德国提案提出的数字显然也太低。

31. 总之，目前没有对运输港站经营人的赔偿责任规定总的限额；过去从未谈论过这种限额；硬性规定最高赔偿限额已表明不起作用。有鉴于此，美国代表团反对德国的提案。

32. CHRISTOV先生（保加利亚）说，《汉堡规则》第6条第(1)款(c)项明确提到对灭失和延误的赔偿责任总额的问题。他认为，《公约》最好能适应《汉堡规则》该条规定的赔偿总额。

33. SISULA-TULOKAS女士（芬兰）原则上同意美国代表的观点。他认为，赔偿总限额基本上是海洋法的概念。陆地上的许多活动都有巨大风险，而赔偿责任则是没有限度的。因此，看不出有何理由要在一个主要涉及陆路运输业务的公约草案中引入有限赔偿总额的概念。

34. FILIPOVIC先生（南斯拉夫）反对德国的提案，因为他认为总限额只对风险极大以至不可估量的有害活动才有必要。在运输港站的经营中，赔偿责任已为合同规定并限制。他认为增加一层限制的做法不妥。即使需规定任何上限，可能也应该根据港站的规模来决定。

35. 赵承璧先生（中国）说，他不赞成这一提案。了解到赔偿限额为1,000万个计帐单位实际上会助长玩忽职守的行为。他还认为，经营人的利益而非客户的利益正在被极力作为公约的重点。为使尽可能多的国家接受这一公约，这两者的利益都必须得到保护。

36. OCHIAI先生（日本）赞同美国和中国代表的观点。

37. SCHROCK先生（德国）说，美国代表提出的不支持德国提案的理由之一是美国的有组织运输港站业在没有赔偿总限额的情况下已经存在。这样的行业德国也有。但是，应当注意到，在许多国家里，经营人的赔偿责任不在强制性法律的管辖范围之内，因此，经营人既不能根据合同逃避责任，也不能减少这种责任。

38. 美国代表团本来不应对德国的提案感到意外。在会议筹备工作期间曾多次提到这种可能性。例如，在国际合同惯便工作组1988年第十一届会议工作报告的第97段(A/CN.9/298)中曾载有这样一条建议，即在分发公约草案征求意见时，各国政府似应考虑确定经营人赔偿责任总限额的可能性，使之包括某个单一巨灾事件中的所有索赔要求。他的前任曾出席了那届会议并编写了一份备忘录，声明赔偿总限额是海洋法中为人熟知的概念；根据现在的第6条可能产生的最高赔偿额会给运输港站经营人带来无法估量和无法承保的风险；由于难以找出可以

普遍、统一确定所有运输港站赔偿总限额的办法，不妨以港站的规模或其年营业额作为这种总限额的基础；秘书处应研究现行做法并就此事项向贸易法委员会下届会议提出报告。关于集装箱港站管理中的商业风险部门的贸发会议文件(ST/SHIP/12)和贸易法委员会第二十二届会议分发的各国政府意见汇编的第3段(b)(A/CN.9/319/Add.1)都提到限制赔偿总额的可能性。

39 . RUSTAND 先生(瑞典)说，德意志联邦共和国代表团在国际合同惯例工作组第十一届会议上确实提出过这个问题。关于油污领域内现在实行的制度，包括美国提到的两个油污赔偿公约的制度，他认为十二年来这种油污赔偿制度是成功的。这种制度已为50多个国家批准，十二年来只有一次超过总限额。1984年在美国的支持下曾试图提高这一限额并根据美国的建议草拟了一项文书。然而，美国国会当时决定，美国不应批准该文书而应选择无限制的赔偿责任，此举使其他国家深感遗憾。尽管如此，已有许多实例表明赔偿总限额发挥了良好的作用，许多国家认为，加入有关的文书符合其本国的利益。芬兰代表说，陆基活动中没有此类限额的例子，但是，事实上在核领域以及在一些与运输有关的公约中都有若干这样的例子。委员会如能听一听保险业关于这个问题的意见将是有益的。

40 . ILLESCAS 先生(西班牙)说，公约涉及到一种工业化的陆基活动，这种活动虽与运输有关，但本身并非运输活动。因此，运输风险特别是海运风险在这里并不适用。陆基活动通常不受赔偿总限额的限制。另外，根据第5条第(2)款，传统上不对经营人的过失或疏忽规定数量上的赔偿限额。因此，西班牙代表团不能支持这一提案。

41 . SKOVBY 女士(丹麦)反对这一提案，因为运输港站的业务是一种陆基活动。然而，如果委员会决定采取海运的作法并实行总限额规定，那么，为了保护小型港站，这一限额需以港站的面积为根据。

42 . ROMAN 先生(比利时)说，如果该提案能考虑到某一具体港站处理的货物的性质而不是对各种类型的港站做出一样的规定，他可以支持该提案。

43 . MKWENTLA 先生(阿扎尼亚泛非大会)说，根据他的国家的法律制度，如果按否定意义表示的一项规定中有“应”字，则整条规定都成为强制性的。因此，德国提案中的第一句话是必要的，第二句话是不必要的。

44 . SWEENEY 先生(美利坚合众国)说，公约对美国有吸引力的原因之一是赔偿责任法律纯属美国各州自己的事情。因此，美国有50种不同的运输港站经营人赔偿责任法律。在有些州里，这种法律是受委托人的赔偿责任，即指严格赔偿责任；在其他州里，则是基于过失引起的契约责任，并无免罪条款；还有一些州的法律则将其看作过失引起的赔偿责任并附有免罪条款。这是一个极为复杂的问题。如果以为，不论在世界什么地方，港站经营人都可凭借一项合同条

款限制其赔偿责任，那是不正确的。在美国肯定不是这种情况。在许多地方，一项允许经营人限制其过失责任的合同条款会被认为是有违公共政策的。

45. BRUNN 先生（国际海运保险联合会）应主席的邀请发言说，联合会的成员有发展中国家也有发达国家。因此，他支持德国的提案。瑞典和联合王国的代表曾指出，如果公约规定没有总限额的无限制赔偿责任，会产生何种经济后果。规定总限额并不意味着保险人只提供这一数额的保险单。竞争将防止这种事情的发生，无论在什么情况下，运输港站经营人有时都会愿意自己承担剩余的风险。

46. 只有例外情况下的灭失才会超过合理的最高限额。运输港站经营人承受的风险毕竟没有油轮的船主大。但是，倘若没有总的限额，许多市场特别是发展中国家的市场存在的风险极有可能费用昂贵的分保保障。应当承认，按毛重公斤数计算赔偿额的做法将根本改变港站经营人承担的赔偿责任的基础。在现行公平的货物和赔偿责任保险制度下，只要能将合同规定的经营人赔偿责任保持在较低的水平，货主和保险人都会满意的。新的制度不会消除对货物保险的需要，因为货主需要得到保护，以防运输过程中发生货物灭失或损坏。货物保险费也不会因此减少；在外国法院提起诉讼极其昂贵，客户的费用会因此增加。关于确定总限额的提案并非新的概念。运输港站经营人已经买下固定保险额并不一定永远是足够的。如联合王国的代表所指出，无限制的赔偿责任制度并不意味着保险人为港站经营人提供无限的保险：保险数额只能按更高的费用保持在一个固定的限额内。经营人必须承担其余的负担，以避免保险公司破产和造成当地商贸界的严重经济损失。这就是为什么国际海运保险联合会支持德国提案的确定总限额的原因，但这一固定限额必须合理。

47. LEBEDEV 先生（苏维埃社会主义共和国联盟）注意到支持和反对规定总限额的人都举出了大量理由。不应忘记的是，公约草案必须为各方、包括发展中国家和工业企业所接受。现在的危险是，如果没有总限额，后者可能更难接受公约草案。有人提出，规定总限额会大大增加保险费并对运输港站经营人以及整个行业产生不利影响。不应不加分析就接受这种观点，而需考虑到各国经营人自己在赔偿保险方面的经验或听一听保险公司的观点。在许多法律制度下，经营人的赔偿责任已根据保险单受到限制。第6条的目的当然是将赔偿总限额客观地定在一个高水平上。他认为，提议的修正不会给经营人或保险人带来不便。

48. 他提请注意德国提案中“无论何种情况……都不……”几个字。这一词语的意思是不是说，即使赔偿责任系因经营人的过失行为而引起，经营人应偿付的数额仍不超过1,000 万个计帐单位？在第二句话里，没有就经营人应偿付的数额作出明确规定。德国代表提到在规定总限额方面的先例；他还举出有关油污的公约来说明需要在本公约中规定总限额。这种比较完全没有必要，因为这些文书所涉及的活动和本公约草案所涉及的活动并无共同之处。

49. SCHROCK 先生(德国)针对讨论他的提案时提出的意见答复说,提议增加的第6条之二由两句话组成。他请求对第一句话单独进行表决,然后,如有必要再对第二句话进行表决。第一句话集中体现了赔偿责任总限额的基本原则。这句话应解释为,如果经营人的赔偿总额是由于一次事件引起的,经营人应偿付的数额不超过1,000 万个计帐单位。但是,根据讨论中提出的意见,他现在建议将这句话改为:

“由于一次事件而引起的各项索赔要求而使经营人承担的赔偿总额不应超过[……]计帐单位。”

如果委员会接受总限额的原则,可以再确定适当的数额。

50. 第二句话的问题是在一次事件造成的损害超过总限额的情况下如何分配这笔数额的原则问题。如果委员会通过第一句话,似乎应对第二句话做某些修改。

51. LEBEDEV 先生(苏维埃社会主义共和国联盟)想知道德国的提案是否作为单独的一条,放在第6条之后。如果是这样的话,它与在某些情况下排除赔偿限额的第8条是何关系?

52. 主席解释说,重新拟定的提案将放在第6条的范围之内。它不适用于第8条设想的情况。它的适当位置应在第6条内的结尾处,因为如果将其作为单独的一条,其适用范围将扩大到整个公约。他问德国代表,提议的总额是否适用于经营人根据第6条第(4)款可能同意的赔偿限额。

53. SCHROCK 先生(德国)认为不可能让经营人承负总数超过总限额的索赔要求。至于第8条,看不出他的提案会如何受其影响。他认为,新的第6条之二究竟作为单独一条,或者构成第6条的一部分,这取决于委员会的决定。

54. 主席请委员会对经提案国口头修正的、文件A/CONF.152/C.1/L.13 所载德国提出的新条文的第一句话进行表决。

55. 该句子以18票对 9票、 8票弃权被否决。

56. 主席说,表决结果使文件A/CONF.152/C.1/L.13 所载的提案的其余部分归于无效。既然没有再提出关于第6条的提案,他认为委员会通过经过第8次会议修正的并见于文件A/CONF.152/5的第6条的案文,因此,将其提交起草委员会处理。

57. 会议决定如上。

58. SKOVBY女士(丹麦)问,第6条第(2)款中“货物”一词是否指第4条规定的单据所列明的货物。

59. 主席说,根据第6条第(2)款,为付运货物而应付给经营人的全部费用就是对经营人提供的所有服务所应付给的费用数额。

下午5时35分散会

第11次会议

1991年4月10日，星期三，上午9时30分

主席：BERAUDO 先生（法国）

A/CONF.152/C.1/SR.11

审议《国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约》草案第 1至16条和第20条（议程项目 3（续）（A/CONF.152/5、6、7和Add.1和Add.1/Corr.1和Add.2）

第 4 条（续）（A/CONF.152/C.1/L.43）

1. INGRAM先生（大不列颠及北爱尔兰联合王国）介绍该国代表团的提案（A/CONF.152/C.1/L.43）时说，该提案是修改其先前有关一新条文的提案（A/CONF.152/C.1/L.31），该提案已经讨论过。其主要目的是使承运人或对交经营人管理的货物有利害关系的其他人可确定，有关单据表明托交经营人的货物是《公约》适用的货物。

2. 该提案的第（1）款规定，承运人可要求经营人证实三点。唯一的新内容是要求证实货物在国际货运中。第（2）款规定了在经营人得到这类要求后所必须采取的行动。那时双方均知道该《公约》适用于有关货物。第（3）款表明如果承运人未提出有关要求会出现何种情况。第（4）款阐述了指出现国际货运中所涉及的货物单据的后果。

3. 联合王国代表团所建议的变动实际上并不很大，其目的是明确表明在何时适用该《公约》。

4. RUSTAND 先生（瑞典）认为，为顾及联合王国提案中的设想，只需对第 4 条第（1）款（a）项和（b）项略做修改，规定应明确货物涉及国际货运。

5. TARKO 先生（奥地利）提到第（1）款中的“承运人或对货物有利害关系的其他人”等字时指出，该《公约》所涉及的是经营人的责任而不是承运人或其他人的责任。他不明白第（1）款为何显然要求三种单据，而第（2）款仅规定了两种单据。就第（4）款而言，他想知道“绝对证实”一词的确切意思，因为该款案文会在奥地利引起问题。该提案与现有案文相似，应保留经修改的现有案文。

6. SKOVBY女士（丹麦）说，该提案第（5）款的假设为何只提收到完好的货物而不同时提及国际货运中的货物。

7. INGRAM先生（联合王国）说，他所更关心的是联合王国代表团提案的原则而不是其文字。正如瑞典代表所建议的那样，该提案可能产生修改第 4 条现有案文所试图达到的效果。

8. 针对奥地利代表的发言他说，提到承运人或其他人的目的是为了明确

“客户”一词的意义，该案文并未为承运人或其他人规定任何新的义务。第(1)款也未规定任何新的单据，如同第(2)款所指出的那样，仍然只有两种单据。

“绝对证实”等字意味着假定是不可辩驳的。

9. 就丹麦代表所提出的问题而言，他说，第(4)款中谈及涉及国际货运的货物的问题。

10. ROJANAPHRUK 先生(泰国)认为，应将联合王国提案第(1)款中“他交存的货物”改为“被交管的货物”。

11. ABASCAL 先生(墨西哥)说，所增加的新内容是要求经营人承认货物涉及国际货运，这有可能引起某些问题。他想知道，如果经营人因对货物是否涉及国际货运有合理怀疑而拒绝在单证上签字时有可能发生什么情况。

12. MORAN 先生(西班牙)说，第1条(c)明确规定了“国际货运”的定义，即，启运地和目的地位于两个不同国家的货运。规定经营人必须承认货物是国际货运这一事实将引入一个主观方面，因为经营人可以单方面这样做。如果联合王国执意坚持该提案，最适当的解决方法可能是修改第1条(c)。

13. RUSTAND 先生(瑞典)认为，委员会应就该提案进行表决，而后再要求起草委员会拟定一项适当的案文。

14. LEBEDEV 先生(苏维埃社会主义共和国联盟)认为，可能难以否定业已经委员会通过的案文而以联合王国提出的新案文取而代之。但起草委员会可考虑该提案的某些内容。其中一项内容载于联合王国提案的第(2)款中；该款明确了合理时期开始的时间，即从收到根据第(1)款所提出的要求的时候开始。

15. 赵承璧先生(中国)说，第2条明确表明，《公约》涉及国际贸易中的货物。《公约》的规定均是在总的框架之内制定的。既然联合王国的提案规定承认涉及国际货运的货物，中国代表团认为该提案是必要的。

16. 主席请委员会就联合王国的提案(A/CONF.152/C.1/L.43)进行表决。

17. 该提案以27票对3票，2票弃权被否决。

第1条，增列新项的提案(续)(A/CONF.152/C.1/L.37)

18. 主席说，他的理解是，联合王国早些时候的提案是要求在第1条中增加“人”的定义(A/CONF.152/C.1/L.37)，该提案与已被否决的提案有关。他问联合王国代表是否愿意由会议讨论该提案。

19. INGRAM先生(联合王国)说，他的关于第1条的提案与其关于第4条的提案并无任何特殊的关系。《公约》全文中都用了“人”一词，联合王国认为明确该词语的定义是有益的。

20. BONELL先生(意大利)说，他无法支持该提案，因为该提案会使《公约》增加不必要的复杂情况。不同法律制度中对“人”这一概念有不同的理解，如

果采用某一特定的定义则在其他语言难以找到准确的对应词。

21. OCHIAI先生(日本)赞同这种观点。根据日本法律,合伙企业或并未组成公司的私营机构并不是法人,因此,这一概念会在法律上造成困难。此外,考虑到国家豁免的概念,上述概念不应包括国家。

22. INGRAM先生(联合王国)说,所提议的定义事实上早有先例:其措辞出自1969年的《石油污染损害民事赔偿责任公约》。在许多情况下,经营人为港口当局。港口当局是公营机构,重要的是在定义中明确《公约》涉及这些机构。

23. GOKKAYA先生(土耳其)也认为重要的是明确“人”一词不仅涉及个人,也涉及公共机构。在土耳其,港站通常是由国营公司经营的。但他建议,《国际货物销售时效期限公约》第1条中所用的办法可能更为合适。在该条中“人”包括任何法人团体公司、合伙企业、协会或不管是公营的还是私营的可起诉或被起诉的实体。

24. 主席请委员会就联合王国的提案(A/CONF.152/C.1/L.37)进行表决。

25. 该提案以24票对5票,4票弃权被否决。

第7条(A/CONF.152/C.1/L.14)

26. ZAWITOSKI女士(美利坚合众国)说,委员会就总赔偿责任所进行的讨论已解决了美国代表团对第7条第(3)款的忧虑。因此,美国代表团撤回其提案(A/CONF.152/C.1/L.14)。

27. 第7条获得通过。

第8条(A/CONF.152/C.1/L.3, L.25)

28. VAN DER HORST小姐(荷兰)介绍荷兰代表团的提案(A/CONF.152/C.1/L.25)时说,荷兰政府对第8条第(1)款中包括代理人和受雇人持强烈反对意见。为从事其职业经营人需要估价所涉及的风险并就此进行保险。如果经营人的赔偿责任限额可以轻易地打破,则整个限制概念都将成为不可靠的,因为经营人仍然必须对全部损坏进行保险。经营人风险增加必然是由保险商提高保险费所致。总之,对货物有利害关系的一方通常用运输保险为整个运输过程中的货物保险。如果赔偿责任限额的价值和意义不予降低,则只有在特殊情况下才能打破赔偿责任限额。

29. 删去第(1)款中的“经营人本人或其受雇人或代理人”等字意味着经营人不会失去要求赔偿责任限额的权利,除非导致灭失或损坏的行为可归咎于经营人本人或者当经营人实际上是一家公司时该行为归咎于公司管理一级工作的人员。这符合《汉堡规则》第8条和《多式联运公约》第21条。根据第5条,如果经营人的受雇人或代理人的行为超出了其服务范围,则经营人也得承担责任,在此

情况下,第8条也适用。 鉴于这一点,荷兰代表的提案就更为有必要。

30. 她指出,国际海事委员会就第8条所提的意见(A/CONF.152/7/Add.2,第6页)符合荷兰代表团有关此问题的观点。

31. TARKO 先生(奥地利)表示无法支持该提案。 故意或轻率行为或不行为的赔偿责任不受限制原则在许多国家已被接受,因此,经营人应对这种行为负完全责任是完全正确的。 在许多情况下人们也普遍认为经营人并非自然人。而是法律实体——包括一个国家或一个国家部门。 导致灭失或损坏的行为几乎不可能由这类实体本身所为;较可能是由直接经手货物的经营人的受雇人或代理人的行为所致。 根据疏忽过失的原则,经营人有义务选择合适的人作为其受雇人或代理人,他应对这些人的任何行为或不行为负责,而且这种赔偿责任不受任何限制。 因此,有充分理由保留第(1)款中的现有案文。

32. INGRAM先生(联合王国)认为荷兰所建议的修改是已提出的所有修改中最为重要的修改。 现有第8条案文是最使联合王国代表团与之协商过的所有商界单位震惊的规定。 赔偿责任应是可保险的,并应有合理的限额,这两点是至关重要的。 取消对受雇人或代理人行为或不行为所造成的赔偿责任限额的规定会对保险产生灾难性的影响,他促请与会者通过荷兰的提案。

33. FILIPOVIĆ 先生(南斯拉夫)指出,《公约》草案中所规定的赔偿责任限额事实上是很低的,在他看来,低限额与限额不可突破的原则是不相符合的。 因此,他反对该提案。

34. CHRISTOV先生(保加利亚)说,他也无法支持该提案。

35. SKOVBY女士(丹麦)促请委员会仔细考虑在该条中排除受雇人或代理人的行为或不行为内容的影响。 丹麦最近有一个案例,斯堪的纳维亚航空公司系统货运中心的首席安全官被控在五年时间内挪用了相当于一亿奥地利先令的资金。

36. BRUNN 先生(国际海运保险联合会)应主席邀请发言,他支持荷兰的提案并赞同联合王国代表提出的理由。 由经营人为其受雇人或代理人的欺诈行为的不受限制的赔偿责任取得保险的费用是非常昂贵的,如果并非不可能的话。 如果经营人本人有欺诈行为可实行赔偿责任限额可突破的原则,但该原则不应适用于受雇人或代理人的行为。 他指出,为这类赔偿责任所增加的保险费用最终将由消费者承担,因而这将在经济上产生灾难性的影响。

37. SWEENEY 先生(美利坚合众国)也反对该提案。 在实践中很难证明有关人的行为是有意的、轻率的或他事先知道其行为会造成灭失或损坏。 只有在企业的存在本身处于危险的极个别情况下才有理由突破赔偿责任限额。 在任何情况下,经营人的受雇人或代理人如在敏感条件下一一如经手珠宝或货币——工作通常是承担责任的。 他认为没有必要按建议删去有关内容。

38. BONELL先生(意大利)说,他也反对该提案。 在现代商业中由经营人

本人的行为而造成损坏的可能性极小；通常牵涉到的是其受雇人或代理人的行为。

39 . 主席请委员会就荷兰的提案(A/CONF.152/C.1/L.25) 进行表决。

40 . 该提案以21票对 8票， 4票弃权被否决。

41 . SCHROCK 先生(德国)在介绍文件A/CONF.152/C.1/L.3的第二段中所载的提案时说，在就《公约》草案进行筹备工作时已提出了同样的提案，该提案介于委员会的案文与刚才委员会投票表决的提案之间。除该文件第三段提到的两个模式之外，他也希望提及委员会通过的现在正在讨论的草案的第7条第(2)款，该款也提及服务的范畴，这是许多司法管辖中的常见概念。

42 . 鉴于文件A/CONF.152/C.1/L.25 中的提案已被否决，文件A/CONF.152/C.1/L.3 第一段中所载的提案撤销。

43 . SERVIGON先生(菲律宾)说，在菲律宾的法律系统中，意图的概念包括知道行为或不行为很可能导致的灭失、损坏或迟延。因此，菲律宾代表团主张第8条第(1)款和第(2)款都以“轻率”一词结束，删去该两款的其他部分。

44 . 主席说，菲律宾代表刚才的解释并未得到普遍接受；此外，许多国际公约中均有有关措辞，删去该措辞可能导致对这些文书的规定产生相反的理解。

45 . RUSTAND 先生(瑞典)说，他支持该提案并赞成德国代表的介绍性发言。1989年在日内瓦通过的《公路、铁路和内陆航运船运送危险货物期间所造成的民事赔偿责任公约》第10条中也有类似规定。

46 . SKOVBY女士(丹麦)说，她也支持德国的提案，该提案与丹麦的解释正好相似。就第8条她又提到了一点，问第(1)款中未提及“其他人”是否是因第(2)款中提到“另一人”而疏忽所造成的。

47 . 主席说，省去该词是有目的的，这是就该草案进行筹备工作期间经过长时间的讨论所达成的妥协决定。

48 . FALVEY先生(美利坚合众国)说，在委员会讨论德国提案中所提出的问题时美国代表团曾指出，如果有意造成灭失、损坏或迟延的行为是在行为者的服务范围内所发生的，则作为行为者雇主的经营人本人应该对此负责。他不能支持德国的建议。

49 . FILIPOVIĆ 先生(南斯拉夫)说，如果通过该提案，则举证责任过重，因而经营人在因其受雇人或代理人行为或不行为造成灭失、损坏或迟延时，实际上永远不会失去享受赔偿责任限额的权利。他无法支持该提案。

50 . LEBEDEV 先生(苏维埃社会主义共和国联盟)说，应该将各运输公约与有关运输港站的公约区别开来；引用某些运输公约的规定在本案文中并不一定使人信服。针对荷兰代表所提出的意见他说，经营人为执行与运输有关的服务而使用其服务的人的故意有害或轻率的行为或不行为的问题在《公约》中并未得到明确解决，但得出这类行为或不行为不能导致经营人失去其要求赔偿责任限额的

权利的结论是不正确的。应根据适用国家法律按具体情况解决这一问题。

5 1 . 主席请委员会就文件A/CONF.152/C.1/L.3第2段中的德国提案进行表决。

5 2 . 该提案以22票对10票， 3票弃权被否决。

5 3 . 主席说，如果没有关于第8条的新的提案，他就认为该条已被通过。

5 4 . 会议决定如上。

第9条(A/CONF.152/C.1/L.40, L.55)

5 5 . ROMAN 先生(比利时)介绍比利时代表团关于第9条的提案(A/CONF.152/C.1/L.40)时说，提议要删去的那段给经营人规定了很沉重的举证责任。此外，在比利时法律制度和其他许多法律制度中反面证据的概念是很少见的。

5 6 . BONELL先生(意大利)说，按他对第9条引导句的理解，并不需要反面证据；必须证明的是经营人确实知道货物的危险性。

5 7 . HORNBY先生(加拿大)也同意这种解释。尽管他理解保加利亚代表团的担心，但他认为现有案文是令人满意的。

5 8 . 主席问，如果以“或者如果”等字取代“且如果”等字该规定的意思是否更为清楚。

5 9 . PIAGGI DE VANOSSI 夫人(阿根廷)说，如果以肯定的阐述取代目前所使用的否定的语言(“……并未以其他方式得知……”)则案文的意思会更为清楚。

6 0 . 主席认为可将刚才提出的问题以及其本人的建议提交起草委员会。

6 1 . OCHIAI先生(日本)表示支持现有形式的草案。作为第9条的模式《汉堡规则》第13条第(2)款载有“并……未以其他方式得知其危险性”的措辞。

6 2 . 赵承璧先生(中国)说，他也赞成现有的案文，该案文对经营人和客户都是公平的。不应忘记，库存和运输危险货物涉及许多问题，可影响到许多不是经营人或客户的人；因此，对双方均有特殊要求是很自然的。

6 3 . BONELL先生(意大利)针对由主席建议的草案修改的意见是难以将“或”取代第9条第四行中的“并”一字，因为按照他的理解，该案文的目的是规定经营人何时有权采取非常措施，如果没有按照在交付货物所在国适用的任何有关危险货物的法律或规章进行刷唛头、贴标签、包装或提供单证，则应再做一条规定，即经营人并未以其他方式得知其危险性。所以，需要的是“且”而不是“或”。

6 4 . 阿根廷代表建议应从正面而不是反面阐述该条；他也认为这样做可使该规定更为明了。确实，几年前讨论的早期阶段曾使用这种正面阐述，当时的案文指出，在有危险物品的情况下客户应贴标签或以其他方式通知经营人，但工作组已改用现在的方法，因为《公约》所涉及的是运输港站经营人的赔偿责任而不

是经营人和其客户之间的任何合同。工作组认为，客户的责任不属于《公约》的范畴。因而压缩了该规定，使其仅涉及经营人的权利，并做了反面阐述。重新采用原先的正面阐述方法需要做更多的工作，而这些工作不能仅由起草委员会承担。

6 5 . INGRAM先生（联合王国）支持比利时的提案。赋予经营人的权利并不是绝对的，他只有权采取具体情况下所需要的一切谨慎措施，并可收回有关费用，他是否非正式地知道这些货物是危险的并无关系。

6 6 . CHRISTOV先生（保加利亚）支持比利时的提案。

6 7 . RUSTAND 先生（瑞典）表示，他完全赞同意大利代表的意见。

6 8 . SKOVBY女士（丹麦）指出，第9条实际上是第5条的一个例外情况，因为如果经营人收到危险货物而又不知其为危险货物，则他不因第9条所规定的措施而对货物的灭失或损坏负赔偿责任。在她看来，正如她上次所建议的那样，第9条应放在离第5条更近的位置。她也反对比利时代表团所提出的删节，因为在许多情况下都同意由经营人在危险货物上刷唛头、贴标签，而所提议的删节可能使得经营人可能有机会推卸其责任。在这种情况下也需要这类措辞，因为在危险货物上刷唛头对此后的承运人是至关重要的。

6 9 . 主席请委员会就比利时的提案(A/CONF.152/C.1/L.40)进行表决。

7 0 . 该建议以29票对 3票， 1票弃权被否决。

7 1 . SISULA-TULOKAS女士（芬兰）介绍芬兰代表团的提案(A/CONF.152/C.1/L.55)时说，该提案的目的是为避免不必要的危险和赔偿责任情况而在第9条第(1)款的第一句之前加上明确的一句，其大意是必须将货物的危险性告诉经营人。

7 2 . BONELL先生（意大利）说，可以认为，该提案提出的是客户的一项义务，因而不属于《公约》的范围。但考虑到有关讨论和比利时代表团所提出的论点，他认为似应澄清该问题。既然该提案的措词避免明确陈述客户的责任，他认为可以支持该修正案，尤其是该提案可避免对有关其他规定的误解。

7 3 . PAMBOU-TCHIVOUNDA 先生（加蓬）表示支持芬兰的提案，因为该提案澄清了一种含蓄的情况。原有案文仅考虑了反面的可能性。芬兰建议的长处是明确了各方的义务，尤其是客户或将货物交付经营人的人的义务。

7 4 . SKOVBY女士（丹麦）也支持该提案。

7 5 . FATHALLA先生（联合国环境规划署观察员）也支持该提案，该提案与其他若干公约中的规定，如《汉堡规则》第13条第(2)款相似。

7 6 . LEBEDEV 先生（苏维埃社会主义共和国联盟）说，芬兰的提案是完全可以理解的，而且实质上也并非制造分歧的问题。但所建议的那句话是沿用《汉堡规则》第13条第(2)款的第一句话，而且在他看来该句所使用的语言对《公约》草案第9条是不合适的，第9条假定按照交付货物所在国适用的规则和规章客户

将对危险货物刷唛头、贴标签和提供单证。他认为建议增加的那句话似乎与第9条的内容不符，因而可能需要重新制定该规定。货物的危险性这一整个问题视有关工序的性质而异。运输港站经营人和承运人的职能在这方面是不同的。他认为现有案文很灵活，因而也更好。

77. ROJANAPHRUK 先生（泰国）说，尽管芬兰提案的出发点是可接受的，但他认为这样一个句子不应出现在第9条之中，甚至不应出现在《公约》的任何部分。该案文因袭《汉堡规则》第13条第(2)款的第一句话，但这些规则载有关于该问题的一条一般规定。本会议的任务是通过一项关于运输港站经营人赔偿责任的公约。第9条的目的是如果经营人不知道货物是危险的，他便有权收回他因就这些货物采取的特殊措施而支付的费用。因此，该条载有要求明确货物危险性质的规定是不适当的。

78. TARKO 先生（奥地利）说，根据芬兰的提案，必须将货物的危险性质通知经营人，但没有规定如果不通知便应进行制裁。因而，最好还是坚持现有的案文。

79. OLHIAI 先生（日本）问，谁应负责将货物的危险性通知经营人。他支持现有案文。

80. SOLIMAN 先生（埃及）表示他支持芬兰的提案。

81. 赵承璧先生（中国）说，他对比利时的提案投了弃权票。第9条的目的应是使经营人在处理危险货物时采取所有必要的谨慎措施。按照芬兰的提案，必须通知经营人，并提请其注意货物的危险性。即使对危险货物进行刷唛头，经营人可能没有注意或可能未意识到其危险性或可能不熟悉某些特殊种类的危险货物。因此，他支持该提案，但提议将该提案提交起草委员会，由该委员会加以改进。

82. RUSTAND 先生（瑞典）同意苏联代表和奥地利代表的意见，认为虽然规定了交货人的义务，但未规定支持该义务的制裁，这两方面没能协调一致起来。例如，在《汉堡规则》中发货人为承运人负赔偿责任。因为不规定制裁就难以规定义务，他主张基本保留原有案文。

83. 他也提请与会者注意(a)项中“财产”一词的概念，因为他不清楚所提到的对财产构成的危险是否包括对环境构成的危险。最近所缔结的其他公约试图明确提到对环境构成的危险，而不是在“财产”这一概念下包括该内容。这是一个文字问题而不是实质性问题，他希望实质性问题能受到更多的重视。

84. 主席说，他个人以为，“本《公约》中所用的“财产”一词包括环境与环境保护。

85. SAFARIAN NEMATABAD 先生（伊朗伊斯兰共和国）说，他支持芬兰提案的意思，但不知如何加入强制性内容。他同意日本代表的意见，即未明确确定应

由谁通知经营人。

86. RAO 先生(印度)说,大家对该提案的范围似乎有某些误解。讨论开始时意大利代表提请与会者注意一重要事实,即如果根据交付危险货物所在国的适用法律而在危险货物上刷唛头则现有规定不适用。也就是说本规定已经顾及到了该提案的目的,尽管这种顾及是间接的。芬兰的提案在某些方面是不全面的,因为它未涉及客户或将货物交付给经营人的人在有关货物上进行刷唛头、贴标签等方面的责任。第9条现有案文涉及到了该问题,因而不需要任何修改。

87. SCHROCK 先生(德国)表示同意印度代表的意见。

88. NAOR 先生(以色列)说,以色列代表团支持芬兰的提案。他建议,为澄清有关事项,根据第9条(b)项的要求应由所提及的人向经营人通告有关情况。

89. 主席请委员会就芬兰代表团的提案(A/CONF.152/C.1/L.55)进行表决。

90. 15票赞成、15票反对, 4票弃权。

91. 该提案未获通过。

中午12时35分散会

第12次会议

1991年4月10日,星期三,下午2时30分

主席: BERAUDO 先生(法国)

A/CONF.152/C.1/SR.12

审议国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案第 1至16条和第20条(议程项目 3)(续)(A/CONF.152/5、6、7 和Add.1 和Add.1/Corr.1 和Add.2)

第9条(续)(A/CONF.152/C.1/L.21,L.50)

1. 主席提请注意西班牙代表团提交的文件A/CONF.152/C.1/L.21。文件中指出,草案第9条的英文中使用了“向经营人交付”的提法。西班牙代表团建议,应使用“由经营人接管”的提法,以使本规定的措词与公约其他部分,特别是第3条相吻合。

2. 文件A/CONF.152/C.1/L.21 所载的建议转交起草委员会。

3. 主席与FATHALLA先生(联合国环境规划署观察员)就是否可接纳联合国环境规划署(环境规划署)在文件A/CONF.152/C.1/L.50 中提出的提案一事进行了程序性的讨论,讨论完后,RUSTAND先生(瑞典)和SOLIMAN先生(埃及)正式同意由委员会审议此项提案,但不影响他们对提案提出的改动所可能采取的立场。

4. FATHALLA先生(联合国环境规划署观察员)说,环境规划署认为,草案第9条未考虑到某些国际法律文件,特别是《国际海上生命安全公约》(SO-LAS, 1974)、《汉堡规则》和《1989年巴塞尔控制危险废物的越境转移及其处置公约》。这些文件禁止运输(包括出口)危险货物,除非这些货物已按各项规则和条例作好了包装标志、加上了标签或妥善作了包装。另外,贸易法委员会起草的本条款引导句,未考虑到如果上述规则和条例不受尊重,那么运输危险货物就可能被视为非法并按非法行为加以论处。

5. 根据贸易法委员会的引导句,经营人被假定不知道有关货物的危险性;同时,根据本条(a)项规定,他完全有权采取一些激进手段,包括销毁货物。环境规划署对这种权利感到十分担忧:从技术上说,如果经营人不知道危险货物的属性,那么他是很难采取适当处理措施的,无论这些措施可能有多么合法。事实上,他的行动可能会起到相反作用,甚至是破坏性的,不仅对环境有害,而且作为经营人,对其本人及其财产都可能有害。这就是根据环境规划署(a)项提案为什么这类措施仅限于预防性措施的原因,必须根据国际或国内规则和条例采取这些措施。

6. 总之,环境规划署力求指明,关于危险货物的处理,目前已有国际及国内规则和条例。环境规划署提议这些规则和条例应该管辖根据第9条对这类货物的处理方式,因此正在作出努力确保经营人尊重公认的原则,其目的不仅是要保护环境,也是保护经营人的自身利益。环境规划署十分明白,第9条的主要目的是保护经营人,使之对按第9条采取行动所造成的损坏免除任何赔偿责任,并确保其如此行动所带来的一切费用得到补偿。在环境规划署的提案中,这一目标未受触动。

7. SOLIMAN先生(埃及)支持环境规划署的提案。

8. 赵承璧先生(中国)认为环境规划署提案与贸易法委员会草案没有什么实质区别。他的理解是,前者所述的“国际或国内规则和条例”在后者则被归到“在交付货物所在国适用的任何有关危险货物的法律或规章”之中。衡量起来,中国代表团更倾向于贸易法委员会的案文。但是,他的确十分赞赏环境规划署为(a)项提出的权限更广的规定。运输港站经营人的业务方式多种多样,而且其地理位置和其他环境也多种多样,不尽相同;正如所指出的那样,他们被假定不知道危险货物的属性,但是根据贸易法委员会的草案,他们有权采取可能结果证明是有害于环境或有损于财产的种种措施。环境规划署的草案并未排除这些措施,而只不过是注意力转开,注重国际或国内规则或条例所允许的预防措施,从而加强了妥善控制的可能性。

9. SKOVBY女士(丹麦)说,环境规划署观察员提到的国际文件与第9条所述的问题没有什么很大的关系。她选择贸易法委员会的草案,认为更具体,对

本条所述问题更具有针对性。

10 . PAMBOU-TCHIVOUNDA 先生（加蓬）建议，如果修改引导句措词，便其中提到任何有关法律或规章，那么贸易法委员会的草案或许可解决环境规划署担心的国际规则和条例问题。环境规划署(a)项案文中提到对预防措施造成的损坏进行补偿，看来这是一个创新的设想，似宜写入贸易法委员会草案(a)项内。

11 . SAFARIAN NEMATABAD先生（伊朗伊斯兰共和国）赞成贸易法委员会草案中引导句的措词。

12 . FILIPOVIĆ 先生（南斯拉夫）说，环境规划署的提案虽然有一定的意义，从国际公法的角度阐述问题，涉及诸如预防措施、防范和责任等问题，但本条草案的主要目的是论述补偿和赔偿责任的具体问题。他认为，环境规划署的提案对公约不适合，他不能表示赞同。

13 . ILLESCAS先生（西班牙）也不能赞同环境规划署的提案。关于引导句的措词，贸易法委员会的草案既有较为广泛的基础——因为其中提到的法律或规章可以是国际的，也可以是国内的——也较为具体，因为其中明确提出是针对危险货物的。另外，关于(a)项，他认为，关于危险货物问题的大多数国际或国内规则和条例，总的来说包括了各类运输经营人，不仅仅是运输港站经营人。目前的公约草案中如直接提及范围更为广泛的文件，会引起一些困难，即使在条约法中，也是如此，会在无意之中打开方便之门，致使对这些文件的解释不够严谨，最后有损于文件的范围和适用。西班牙代表团选择贸易法委员会的(a)项案文，其优点是明晰，具体阐述运输港站经营人的情况，并指出了在发生引导句所述情况下经营人可以 and 必须做到哪些方面。另外一个长处是指明了处理这种情况的具体合法措施。

14 . FALVEY先生（美利坚合众国）赞同现有的案文，原因同前一位发言者一样。虽然美国代表团非常尊重环境规划署关切的问题，但还是认为原有的案文只是规定了一条特别规则，解决经营人可能面临的某些有限的情况，使之能够完全根据现有的法律，采取某些预防行动，然后再收回费用。但是，美国代表团还认为，有正当理由担心这条特别规则会在今后某种场合下被解释为是管束运输港站经营人监管下的危险货物的唯一规则。因此，他建议，会议报告中应包括贸易法委员会在其《年鉴，第二十集：1989年》所出版的一份报告的实质精神（第17页、第124段），其中明确指出情况并非如此。尚有许多其他规则阐述港站经营人因本人迫于在所属仓库场地存放有危险货物而对第三者可能负有赔偿责任后所产生的追偿权利。可按类似的方法解决环境规划署担心的问题，增加会议报告中适当段落的内容，以明确指出这条特别规则并非优先于有关危险货物标志、标签、包装和处置的其他规则和条例，包括国际公约规则和条例，以及可能规定求保权免除对受危险货物之害的第三方承担赔偿责任的规则和条例。

15. HORNBY先生(加拿大)说,加拿大代表团愿意支持该提案。他认为,第9条规则的目的是确立一项与其他各公约关于赔偿责任相同的概念,即运输港站经营人在处理未作标记的危险货物时,可采取某些预防措施,然后就所支出的费用,有权收回补偿。本条不是为了就货物的处理制定规则,而是反致指出适用的国内法或国际法。环境规划署拟议的词句更符合这一目的,明确指出本《公约》不是就危险货物的处理制定规则,而是局限于较为狭窄的赔偿责任和补偿问题。重新拟议的措词规定,应按照国际或国内规则和条例采取预防措施,预防措施不一定局限于贸易法委员会起草的第9条(a)项所列的措施范围。

16. PIAGGI DE VANOSI夫人(阿根廷)说,阿根廷代表团支持原来的案文,原因与西班牙代表提出的相同。

17. 主席请委员会先对环境规划署在文件A/CONF.152/C.1/L.50中拟议的第9条的引导句措词进行投票表决。

18. 该提案以21票对6票、4票弃权被否决。

19. 主席请委员会就环境规划署提案的(a)项进行投票表决。

20. (a)项以19票对9票、2票弃权被否决。

21. 主席请委员会就环境规划署提案的(b)项进行投票表决。

22. (b)项以21票对4票、6票弃权被否决。

23. 整个提案被否决。

24. FATHALLA先生(联合国环境规划署观察员)请执行秘书宣读国际海事组织(海事组织)对《公约》草案第9条的意见陈述。这份意见陈述是为了在会上宣读,以便能够反映在会议报告中。

25. BERGSTEN先生(执行秘书)宣读了该书面陈述。它指出,根据《国际海上生命安全公约》(1974年)第七章,海上运输危险货物是受到禁止的,除非严格遵守该《公约》关于如何处理此类货物的规定;由于《国际海上生命安全公约》已得到111个国家的批准,所以其规定基本上可在世界范围加以执行;联合国危险货物运输专家委员会拟定了联合国的一些建议,这些建议对各种形式运输危险货物规定的最低要求,与同样得到普遍接受。发言接着说,在这种情况下,不可能指望任何经营人接管没有适当单证、标志、包装和标签的危险货物;对于危险货物,应采取的预防措施主要是在经营人接管货物之时;此阶段的预防措施对考虑经营人的赔偿责任或赔偿责任的任何免责,具有决定意义;第9条草案的引导句看来没有反映出这种情况;另外,看来该条主要指的是包装好的危险货物,也许委员会应加以修改,使其中还包括经营人对散装危险货物和物质的处理。

26. 书面陈述接着指出,虽然《公约》草案规定根据对货物受到损坏的情况划分赔偿责任,但对危险货物采取的预防措施,必然涉及货物造成的损失,不仅涉及《公约》草案所述的“任何人或财产”,而且还涉及环境;海事组织主要关

切的是船舶造成的污染，但海事组织还经常与环境规划署讨论如何避免陆地来源造成海洋环境污染的重要事宜。 书面陈述最后指出，在这方面，应考虑到经营人须采取紧急措施，不仅应避免对人员或财产造成损害，而且还要避免因危险物质进入海洋环境而可能造成的环境损害，例如在经营人接管危险物质后，这些物质泄漏。

27. RUSTAND 先生（瑞典）在解释他的投票时重申，瑞典代表团不赞成提案的内容，但尊重环境规划署观察员提出提案的权利。

28. 主席说，第9条不作修改获得通过，但仍有待于起草委员会对西班牙的提案(A/CONF.152/C.1/L.21)作出决定。

29. 在此谅解基础上，贸易法委员会拟议的第9条转交起草委员会考虑。

第10条(A/CONF.152/C.1/L.15, L.16, L.54)

30. SCHROCK 先生（德国）介绍载于文件A/CONF.152/C.1/L.16 的德国代表团提案的第一部分，这部分关于第10条第(1)款的第一句话。 他指出，日本政府对《公约》草案(A/CONF.152/7)发表书面意见的第3段中曾提出类似的建议。第10条第(1)款规定了经营人在其负责期间所享有的扣留权。 贸易法委员会第二十二届会议曾通过一项建议，其实质内容是在第3条规定的经营人责任期限过后，经营人有权扣留货物以补偿所提供的服务费用。 这一决定在贸易法委员会第二十二届会议工作报告第126段(A/44/17)中作了详细介绍，该段报告指出，此建议已被接受并转交起草小组。 起草小组兑现了这项提案，贸易法委员会报告第207段就此作了说明。德国代表团认为，会议应执行决定，相应地修改《公约》草案。

31. OCHIAI 先生（日本）说，日本代表团支持德国关于第10条第(1)款的提案。

32. RUSTAND 先生（瑞典）说，有关决定是对芬兰和瑞典代表团的一项提案作出的。 瑞典政府在对《公约》草案(A/CONF.152/7/Add.1)发表的书面意见的第9段也指出这一点未在《公约》草案中反映出来。 因此，作为委员会讨论基础的第10条第(1)款案文，应按德国的提案加以修订。

33. SISULA-TULOKAS女士（芬兰）、TARKO 先生（奥地利）和HORNBY先生（加拿大）支持德国关于第10条第(1)款的提案。

34. 主席说，此项提案是为了阐述经营人对货物责任期过后但仍掌管着货物这样一段超时期限。 例如，在有权收货人本应提取货物之时过后而可能累计的仓储费。

35. FILIPOVIĆ 先生（南斯拉夫）说，根据南斯拉夫的法律制度，扣留权取决于货物是否仍在经营人手中。 因此，必须明确的是，增加“及其后期间”等

词语的含义是货物必须仍在经营人监管之下。

36 . SCHROCK 先生(德国)说,扣留权的隐含意思就是货物应在经营人手中。对于增加“在监管下”这一概念,他感到犹豫,因为《公约》所载的一般原则是“接管”。就其个人而言,他希望该段与第3条的关系更为密切,这与是贸易法委员会第二十二届会议就此题目达成的结论中所暗含的意思。

37 . SAFARIAN NEMATABAD先生(伊朗伊斯兰共和国)说,伊朗代表团选择贸易法委员会草案的案文。使用“在……之后”一词可能会暗指扣留权是没有时限的。关于货物已交由有权收货人支配后所发生的费用,经营人可另外单独订立一份合同。

38 . ROJANAPHRUK 先生(泰国)同意南斯拉夫代表的看法,扣留权与责任期毫无关系。德国提案的目的是包括经营人的整个监管期,但原句措词还是做到这一点的,因为如果没有要扣留的货物,就不可能有扣留权问题。他建议,第10条第(1)款第一句应省去中间的“在他对货物负责期间及其后期间由”等词语。

39 . SOLIMAN 先生(埃及)指出,根据贸易法委员会案文第10条第(1)款,经营人在对货物行使其权利时没有特别的优先权。因此,他支持拟议的修正案,加强经营人的扣留权。

40 . AL-ZABEN先生(沙特阿拉伯)说,他不反对第10条第(1)款第一句中加上“或其后”等字样。但是,根据第3条,经营人的责任期从他收到货物时开始,到他将货物交给客户时为止。如果此后货物受损,将由谁承担责任?

41 . SULEIMAN先生(尼日利亚)欢迎根据德国的提案经营人享有的扣留权得以加强。

42 . LEBEDEV 先生(苏维埃社会主义共和国联盟)不情愿接受拟议的修正案。加上“或其后”几个字会造成《公约》当事方各自权利与义务之间的不平衡。延长期没有规定期限;可以是一个星期、一年或更长的时间。另外,经营人的责任期是第3条规定的期限;到经营人将货物交由客户支配时为止。但是,根据第10条,经营人可在此期限过后扣留货物。“扣留”一词在不同的法律制度中可能会有不同的含义;可以理解为在原处扣下货物,或无论货物在何处都可扣下。另外,第一句加上“或其后”几个字会与本款第二句发生冲突,第二句提到“延长”经营人对货物担保权的安排。如果象在俄文中一样,这个词的含义是延长时间,那么还会造成误解。总之,他认为,拟议的修正案不应影响经营人与客户之间关系上的任何实际改善。诚然,修正案的目的是为经营人责任期终止后的运输业务活动提供方便,但是一旦货物不再由经营人负责后,经营人与客户之间的合同关系是否继续存在,这一点不太清楚^过。

43 . RUSTAND 先生(瑞典)对于德国的第10条第(1)款提案遭到反对,他对此感到惊讶,因为这并不是对文件A/CONF.152/5案文的真正的修正案,而只不过

是略作更正，以使之与贸易法委员会1989年核准的案文一致起来。目前困难的根源可能在于第3条的措词，第3条规定，在货物移交给客户时或在货物交由客户支配时责任期即告结束。当客户向经营人偿付其债务或经营人根据适用的国内法行使其权利出售货物后，扣留权当然必须停止。但是，如果客户前来提取货物，经营人有义务交货，但却收不回因客户延误而发生的额外费用的补偿，这样就未免不公平了。

44. 主席说，在法国的法律制度中，扣留权是针对保管存放货物所发生的一切费用。

45. WOOLLEY 先生（国际集装箱出租商协会）应主席邀请进行发言，他问德国代表，对经营人责任期终止后从事服务所涉及的责任义务，是否将由国内法加以管辖。

46. SCHROCK 先生（德国）确认将会如此。

47. RAO 先生（印度）说，德国的第10条第(1)款提案是可以接受的，他可以支持这项提案。在印度的法律制度中，其中所载的原则可见于委托合同中：如果受托人履行义务对托付的货物进行了服务，那么只要合同中没有相反的规定，他即有权扣留货物，直到获得这些服务的妥善补偿为止。如果认为德国的提案放得太开，那么可增加一项规定，大意为当经营人支出的费用和发生的债权得到补偿时，扣留权即告终止。这样就可将拟议修正案已经暗含的意思明确表示出来。

48. SCHROCK 先生（德国）说，修正案的现有案文完全可以达到这一目的。

49. 主席说，印度代表建议增加的字句也许是非常有益的，可以使问题清楚明确，起草委员会似可加上这句话。他请委员会对德国第10条第(1)款的提案进行投票表决。

50. 该提案以21票对 7票、8 票弃权获得通过。

51. SCHROCK 先生（德国）介绍文件A/CONF.152/C.1/L.16 所载的关于删除第10条第3款的提案，他指出，该条第1款和第3款论述的是不同的问题。第1款提到货物扣留权的概念，除非国内法允许，否则这项权利并不必然给予货物扣留者以出售货物的权利。第3款第一句看来是规定一项法律冲突原则，即货物出售权受货物所在地管辖；至少这是美国代表团在1990年10月出版的《海事法与商业期刊》中发表的一篇文章里所作出的解释。在会议筹备工作期间，大家曾认可，《公约》不应处理出售权与货物第三方任何财产权之间可能发生的冲突问题。但是，第3款第二句规定，出售权不包括集装箱、托盘和类似的运输或包装物件，因而显然撇开了法律冲突规则。因此，整款规定有些模糊不清。按照第二句的字面解释，第一句中的冲突规则将不适用，而是以国际私法的一般原则为准。

52. 德国政府对法律冲突规则按不同类别的货物进行划分持有疑虑。在案文的第一句中，对一般的动产规定了统一的法律冲突规则，而随后又紧接着一项

规定，指出集装箱将按适用的国内法加以处理。草案中最好不要有关于货物第三方财产权的任何规定。有关货物出售和货物第三方财产权的一切问题，均应根据国际私法的一般原则由适用的国内法去加以处理。

5 3 . TARKO 先生（奥地利）支持删除第3款的该提案。该款第一句并无作用；只是提到法律冲突而不作任何努力加以统一，而《公约》的目的则是统一这方面的法律。仅仅提到货物所在国的法律并没有增添什么新意，所以这句话完全可以去掉。至于第二句，对集装箱、托盘和其他运输或包装物件将会出现什么情况，这一点仍不清楚。经营人有权出售这些物件吗？这个问题是由国内法管辖吗？如果确实如此，那么是哪一国的国内法？如果委员会决定删除第3款，那么就还应删除第4款；没有关于货物出售权的条款，也就不需要规定应如何行使这项权利。

5 4 . SULEIMAN先生（尼日利亚）说，只要《公约》仍可保障经营人有权为支付费用而出售所有或部分货物，那么尼日利亚代表团即可支持删除第3款。

5 5 . FILIPOVIĆ 先生（南斯拉夫）支持德国关于删除第3款的提案，原因与提案国所述一样。

5 6 . WOOLLEY 先生（国际集装箱出租商协会）应主席的邀请进行发言，他说，德国的提案不会从实质上影响他所代表的行业。对于不熟悉集装箱出租业的人来说，似宜解释清楚有关这类规定是如何出现的。

5 7 . 国际集装箱出租商协会是国际集装箱出租业的同业公会，其对《公约》草案发表的意见载于文件A/CONF.152/7。为便于理解第10条第3款中对集装箱、托盘或类似物件作为例外情况处理的来龙去脉，有必要了解一下所涉的商业关系。世界上共有620万个20英尺等量单位的集装箱，这些集装箱上永久性地标出了箱主的标号，标号是在国际集装箱管理局登记注册的；另外，每个集装箱都有自己特定的编号。集装箱是长久性的运输方式，使用寿命约7-15年。集装箱不是一般意义上的货物，由关于集装箱的海关公约加以管理，海关公约允许集装箱作为国际运输工具免付关税进入任一国家。世界上的集装箱有一半是出租公司拥有的，另一半则是船运公司拥有的；出租公司拥有的集装箱出租给船运公司使用。出租期限比集装箱的使用寿命短得多，从两个月到五年不等。在出租给船运公司期间，出租公司不知道这些集装箱在什么地方。当集装箱出租时，是从存放仓库出租出去的；归还给出租公司时，仍是归还到存放仓库。全世界大约有1000个存放仓库，存放仓库与出租公司之间的关系以及和船运公司之间的关系是由合同加以调整的。国际集装箱出租人协会关切的问题之一是，除非适当加以注意，否则存放仓库将被视作运输港站。

5 8 . 但是，主要关切的问题是如果船运公司破产而集装箱却遗留在运输港站的问题。国际集装箱出租商协会认为，运输港站不得出售属于出租公司的集装

箱，并认为，根据许多与会国的法律，运输港站虽拥有扣留权，但这一权利并不一定给运输港站以出售权。 在一些情况下，可能会有出售权，但通常只是与法院通令相联系的。 他认为，德国主张删除第10条第3款的提案将会使问题又回到第1款，第1款赋予经营人以扣留货物的权利，即集装箱及其中的其他货物。 然后，对于此种扣留权的性质，将适用国内法。 就许多国家而言，这是相当清楚明确的，而在美国，问题就混乱不清了。 因此，国际集装箱出租商协会勉强赞成保留第3款。 这样就可以提出索赔要求，或可以在当地国法律允许范围内出售除集装箱、托盘或类似物件以外的货物，以满足索赔要求。 另外，这样还可向普通法的律师表明扣留权的含义是什么。 如果没有这款规定，那么在象美国这样的国家里，律师们就可能不知道扣留权的含义是什么。 结果会使情况混淆不清。 目前来说，美国的司法中可能会有出售权，而其他国家则也许没有。 他未曾看到有任何决定赋予出售权，但却知道有些决定是阻止出售权的。

59. SAFARIAN NEMATABAD先生（伊朗伊斯兰共和国）支持德国关于删除第3款的提案。

60. 赵承璧先生（中国）说，中国代表团认为，经营人的扣留权和出售权是完全不同的法律概念，但应在某种程度上相互联系。 如果经营人仅享有扣留权，没有出售权，那么他就无法得到适当的补偿。 这会对经营人造成相当的困难，甚至有可能导致其破产。 各国关于扣留权的法律差别很大，《公约》草案的目的就是要解决这些法律冲突，在这方面取得某些统一。 目前的案文考虑到经营人的权利和利益，以及各国国内法之间的差异。 因此，中国代表团无法支持德国关于删除第3款的提案。

61. ROMAN 先生（比利时）说，比利时代表团完全理解提案的理由，但是由于《公约》是要在全世界范围适用的，所以比利时代表团倾向于保留第3款，以使问题清楚明白。

62. RUSTAND 先生（瑞典）说，《公约》的问题是，在货物出售权方面提到适用的国内法，这样几乎达不到统一的效果。 瑞典代表团本来希望《公约》中载有这方面的规则，但知道在目前审议《公约》的阶段已经太迟了，无法再提出这些规则。 瑞典对于第3款第二句没有问题，因为本国法已适当包括了这方面的事项。 但是，瑞典认为，从严格的逻辑和法律角度来看，似宜删去第3款整段文字，随后作为修订，再删去第4款。

63. ABASCAL 先生（墨西哥）说，墨西哥代表团倾向于保留贸易法委员会起草的案文，对于第3款第一句未给《公约》增添任何新意的说法，不能表示赞同。 提到货物所在国的法律是一项具体而重要的规定，可有助于达到统一的目的——鉴于各国国内法之间的差异，这样做很有益处，讨论中突出强调了国内法之间的差异。 按国际集装箱出租商协会代表所提出的理由，保留第3款的另一个原因

是可使《公约》得到更加普遍的接受。最后，该款明文规定，即使货物出售权应服从货物所在国的法律，但经营人依然享有出售货物的权利。这样会使《公约》对港站经营人的吸引力更大些，因为将可更加有力地保障他们的权利。

64. NAOR先生（以色列）支持德国关于删除第3款的提案。以色列代表团认为，还应删除第4款，并征询德国对此的意见。

65. ZAWITOSKI女士（美利坚合众国）说，美国代表团无法支持德国提案删除第3款，原因如同中国、墨西哥和国际集装箱出租商协会代表提出的一样。就美国而言，该款第一句确实给《公约》增添了一些内容，因为对于经营人是否有权出售所扣留的货物，美国有50种之多的不同法律。因此，美国代表团认为，需要有一项强有力的条约规定，以便使其本国内的法律达到某种统一，更别说到在世界范围达到统一了。

66. FILIPOVIC先生（南斯拉夫）说，问题其实在于第3款中关于法律冲突规则的规定，因为如果《公约》含义是法律对出售权并不至关重要，那么就将适用国内法，不受国际文件的影响。如果存在出售权，那么最重要的问题就是怎样出售货物，是私下出售还是公开出售。由于这类事项不可能包括在《公约》中，所以删除第3款即可消除法律冲突规则；在国内法中提出出售权的问题没有什么帮助。

67. SCHROCK先生（德国）说，第3款第二句没有体现出他早些时候提到的《海事法与商业期刊》中一篇文章里所发表的一则声明，即贸易法委员会已商定，业已标记作为第三方拥有的集装箱不应拿来出售。第3款第二句只是指出第一句不适用而已。

68. 在委员会对德国关于第10条第(3)款的提案进行投票表决之前，他想知道委员会将根据什么原则进行表决：是一概取消集装箱的出售权，还是对于集装箱，应适用一般法律冲突规则，而对于任何其他动产，则应适用关于货物所在地的统一性法律冲突规则。

69. 主席说，从第10条第3款的历史背景来看，可以看出，规定中制定了统一的法律规则；其实，第一句载有一项总的规则，确认经营人有权出售他已行使扣留权的货物。因此，这项规定不能理解成为法律冲突规则。他怀疑与会国中是否有任何国家愿意看到已对货物行使扣留权的经营人无法对这些货物行使出售权，因而希望舍弃现有的案文。如果并不是非要提到货物所在国的法律不可，那么这方面的词语可以删去。

70. ABASCAL先生（墨西哥）说，墨西哥代表团不能同意删去这些词语，因为这样就会使《公约》与墨西哥的一些宪法条款发生直接冲突。

71. RUSTAND先生（瑞典）说，对于由50个州组成的联邦国家来说，提及适

用的法律不会产生统一的效果。

72. 赵承璧先生(中国)说,如果《公约》明确规定经营人享有出售权,那么要统一各国的国内法就还有一段漫长的道路。如果委员会投票反对德国提案删除第3款,那么贸易法委员会的案文显然需要作些修订。他同意主席的建议,可以考虑一下委员会是否应保留其中关于货物所在地国家法律的词语。

73. ZAWITOSKI 女士(美利坚合众国)说,美国代表团支持主席的意见,如果保留第3款,可删去“在货物所在国法律允许范围内”等词语。

74. SCHROCK 先生(德国)说,他认为,他关于第二句如何解释的问题没有得到完全答复。他本人作为法官认为,如果任何法官仅根据该句文字来判决一宗案件,而不参照其来龙去脉,那么就会不知所措,不知如何解释该句的第一部分。

75. MESCHERYAK 先生(乌克兰苏维埃社会主义共和国)说,德国的提案当然有其优点,值得认真注意。但是,如果该款案文更加明确些,那么所提出的问题也许就解决了,不过,就乌克兰代表团而言,现有的案文已经足够灵活,十分周全。

76. SAFARIAN NEMATABAD 先生(伊朗伊斯兰共和国)说,如果删除第3款,那么就不可能出售扣留的货物了,因为根本没有提及这个问题。而且,顺理成章,第4款也要删除,因为第4款是根据第3款构想而来的。

77. 主席请委员会就德国主张删除第10条第3款的提案(A/CONF.152/C.1/L.16)进行投票表决。

78. 该提案以21票对9票、3票弃权被否决。

79. 主席说,委员会现在似可决定是否修订第3款;各代表团可考虑是否可删除“在货物所在国法律允许范围内”等词语,不过他知道,这样会对一些国家,包括墨西哥在内,造成严重问题。

80. SCHROCK 先生(德国)就程序问题发言,他请求凡对第3款提出的修订案,都应先以书面形式分发给大家,然后再进行讨论。

下午 5时35分散会

第13次会议

1991年4月11日,星期四,上午9时30分

主席: BERAUDO 先生(法国)

A/CONF.152/C.1/SR.13

审议国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案第1条至第16条和第20条(议程项

目3)(续)(A/CONF.152/5,6,7和Add.1和Add.1/Corr.1和Add.2)

第10条(续)(A/CONF.152/C.1/L.15,L.54)

1. 主席提到上次会议结束时关于第10条第(3)款的讨论,特别是提及货物所在国法律的词语。他说,虽然提到本国法不利于本公约力求实现的法律统一,但如将这些词语删去则会对某些国家产生法律根据问题。另外,其他国家虽然可能认为不必加上这一词语,但起码不认为这是有害的。在这种情况下,他希望关于这一问题的讨论就此结束。

2. OCHIAI先生(日本)说,他完全支持主席表示的意见。如果删去“在货物所在国法律允许范围内”的词语,则有可能将这段案文解释为允许经营人无条件地出售货物,而许多国家认为这是有害的。

3. OURZIK先生(摩洛哥)在介绍摩洛哥代表团有关第10条第(3)款的提案(A/CONF.152/C.1/L.54)时说,该提案的目的是为澄清公约其他规定中未予明确的一个问题,即运输港站的空集装箱的法律地位问题,为本公约之目的,应将其当作货物处理。

4. 主席说,按现在的措词,第10条第(3)款只允许经营人在出现索偿集装箱修理或改善费用的情况时才可出售集装箱。根据他的理解,该提案是为了将空集装箱作为货物对待,因此,经营人可以对其行使扣押权。

5. OURZIK先生(摩洛哥)同意这种解释。

6. WOOLLEY先生(国际集装箱出租商协会)应主席的邀请发言说,由于以下两个原因极难接受摩洛哥的提案。首先,他认为,不论集装箱是空的还是满的,都不存在出售集装箱权利问题,因为它们属于与索赔无关的一方。其次,为本公约之目的而将空集装箱定为货物的做法会产生问题。全世界有多达上千个通常存放空集装箱的工业货场。如果将空集装箱作货物论,那么确实存在着将这些工业货场当作集装箱运输港站的危险。目前,这些货场与出租公司和航运公司的关系是以合同安排为基础的。

7. 赵承璧先生(中国)说,将空集装箱作货物论会引起许多问题,不仅会影响到客户,还会影响到第三方的利益。因此,他感到无法支持这一提案。

8. LARSEN先生(美利坚合众国)说,他出于和中国代表同样的理由,不能支持这项提案。

9. OURZIK先生(摩洛哥)说,他清楚这个问题引起了第三方的问题,但是,他不知道,如果所有人或有权提货的人都不认领集装箱,经营人如何才能追回他的费用。他完全理解国际集装箱出租商协会的立场。尽管摩洛哥代表团很想澄清一种公约未涉及的情形,但并不强求对此问题进行表决。

10. 他在说明摩洛哥代表团关于第10条第(4)款的提案时说,该提案的目的

是为使经营人有可能决定只通知下述三种人中的一种人，而无需按第(4)款现在案文的要求，“应作出合理努力将出售的意向通知所有三方”：货主、将货物交给经营人的人和有权向经营人提货的人。

1 1 . MORAN 先生(西班牙)认为摩洛哥的提案有损于货主的权利，因为该提案认为不必通知货主。现在的案文对必须做出“合理努力”通知货主的问题做出了正确规定；这意味着应该发电传等。他感到无法支持摩洛哥的提案。

1 2 . LEBEDEV 先生(苏维埃社会主义共和国联盟)注意到，按现在的案文，经营人应当通知所有这三类人；他说，有人也许会认为：如果未通知其中任何一方，则经营人因未履行公约规定的所有责任而无法出售货物。但是，实际上这种情形是无法接受的；对第(4)款的这种解释无论如何都是不合适的，因为该款要求只作出“合理努力”。例如，如果经营人不知道其中一、二个人的地址，但通知了第三人，这也应构成发出通知的合理努力，并应允许经营人出售货物。换言之，这种可能性已存在于现规定的字里行间。因此，没有必要修改现在的案文。

1 3 . SAFARIAN NEMATABAD 先生(伊朗伊斯兰共和国)同意西班牙代表关于最好保持第(4)款现有案文的意见。

1 4 . TARKO 先生(奥地利)说，出售货物是一种严厉的补救措施。因此，经营人必须通知有关各方。他认为，“合理努力”一词是令人满意的灵活提法。如其中某人的地址不详，足以说明已作出“合理努力”与之进行联系。

1 5 . SCHROCK 先生(德国)完全支持奥地利代表的意见。实际上，第10条第(3)款已使扣押权成为“留置权”，因此，从法律上说，即使货物并非为其客户所有，经营人也可出售这些货物。经营人起码应为此作出合理努力，通知货物的实际所有人。例如，如果货物是贵重物品，在出售之前通知货主则为必不可少的条件。

1 6 . 主席请委员会表决摩洛哥关于第10条第(4)款的提案(A/CONF.152/C.1/L.54)。

1 7 . 该提案以21票对2票，6票弃权被否决。

1 8 . ZAWITOSKI 女士(美利坚合众国)在介绍美国关于第10条的修正案(A/CONF.152/C.1/L.15)时说，美国代表团的提案将未领取或已被遗弃的货物的实物担保权授予经营人，以便其收回未付费用或债款。该提案试图解决经营人必须等待多长时间才能行使对这些货物的担保权并按第10条第(3)和第(4)款所述开始通知和出售的问题。该提案想规定一个统一的期限，在此期限之后，这些货物应作被遗弃的货物论。如果没有这样一个规定，该期限就会依本地或国内法而定并因不同国家而有很大差异。这样一个规定将减少歧义并提供一个统一的标准，确定何时可为行使担保权之目的而将货物作被遗弃货物论。虽然美国代

表团曾提议增加一个新的第(5)款并将第(3)款的第二句放在新的第(6)款中,但她希望有关这个问题的表决将集中在作为该提案基础的原则问题上。如果这一原则被接受,则可由起草委员会来斟酌其措词并决定该修正案文在第10条中最合适的位置。

19. ROMAN 先生(比利时)说,比利时代表团曾就第3条的责任期限问题提出过一个类似的提案,因此完全支持美国的提案。

20. TARKO 先生(奥地利)对在第10条中增设第(5)款的后果有一些疑问。如美国代表所说明的那样,经营人在一定期限之后可将货物视作“被遗弃的”货物。根据奥地利的法律,“被遗弃的”一词包含的意思是,货物完全归经营人所有,经营人可随意处理之。奥地利代表团认为可以支持按下述方式措词的提案,即被遗弃一词并不意味着经营人可随意处置被遗弃的货物,而只是导致行使出售货物权利的第一个前提条件。

21. 赵承璧先生(中国)认为,经营人可将货物作为被遗弃货物处理之前需承担责任的期限太短,并想知道需等多少天才可被认为是合理的期限。该提案原则上可被接受,但在措词上需慎之又慎。

22. RUSTAND 先生(瑞典)说,瑞典代表团认为美国提案的实质内容已包含在第3条内,因为其中“交由……处理”意味着发出通知请某人来提取货物。如果客户或有权提货的人不这样做,经营人则有权出售之。换句话说,美国提案增加的唯一内容是规定经营人需经过多长时间才能这样做。瑞典代表团认为,没有必要规定一个期限,这种期限有碍灵活处理;由经营人酌情处理此事更妥。他同意奥地利代表的看法,即“被遗弃”的概念会引起一些问题。但是,他可以同意该提案,因为他不认为这是什么主要问题。

23. OCHIAI 先生(日本)说,在这方面处于不利地位的港站经营人应被给予出售货物的权利。因此,日本代表团不能支持美国的提案。

24. ABASCAL 先生(墨西哥)说,客户不提取货物、遗弃货物的事时有发生。美国的提案对此问题的处理得当,因此,墨西哥代表团支持该提案。

25. ZAWITOSKI 女士(美利坚合众国)在回答主席的问题时说,此期限不妨定为90天;但美国代表团愿意考虑其他方案。

26. HORNBY 先生(加拿大)说,加拿大代表团支持美国提案,因为它认为该提案增加了这条规定的准确度。关于瑞典代表提出的意见,他指出第3条中提到的责任期限相当模糊。

27. SISULA-TULOKAS 女士(芬兰)说,美国的提案不但解决不了问题,反而会引起更多的问题。

28. CHRISTOV 先生(保加利亚)认为美国的提案值得支持。

29. SKOVBY 女士(丹麦)说,丹麦代表团完全支持美国的提案。

30. PAMBOU-TCHIVOUNDA 先生(加蓬)说,人们都了解因客户未能及时提货而造成的港口缺少空地的问题。尽管如此,加蓬代表团对在公约草案中载入美国的提案仍有一些疑问。首先,第3条未对责任期限作出规定,因此难以确定经营人从何时起有权出售或处理货物。此外,必须考虑到参与国际贸易的国家的不同发展水平。有些国家,例如内陆国家,完全依赖于其他国家,因此难以接受一项关于港站经营人在过了期限之后可出售或处理货物的硬性规定。如果能考虑到这些问题,加蓬代表团也许可以支持该提案。

31. FRANCONI 先生(阿根廷--乌拉圭商业法研究所)应主席的邀请发言,他认为委员会不应接受美国的提案。根据他所熟悉的国家法律,行使扣押权的程序和由于遗弃货物而产生的程序有明显区别。就后一种情况而言,有必要获得司法授权,以断定是否已超过可认为货物被遗弃所需的期限。

32. BONELL 先生(意大利)说,第3条与美国提案中提出的问题没有什么关系,因为该条的主旨是确定责任期限。第3条试图确定港站经营人在什么期限后即不再对货物的灭失或损害负责,因为在此期限之后他已履行了合同。这并不意味着货物此时可作为被遗弃货物处理,而只意味着货物仍留在港站,由客户承担其风险。如果无人来港站、发出通知或说明客户不来的原因,那么迟早可将其看作是客户放弃了这些货物。如果客户因不可抗力而无法前往港站提货或无法发出通知,美国提出的第(5)款也永远不会适用。

33. 关于经过一段时间可因客户未提货或未向港站经营人发出任何通知而将货物看作已被客户遗弃的问题,他不知委员会是否应当确定一个合理期限,还是应当把这个问题留给国家法律解决。这个问题最好统一解决,但他认为美国的提案可作为今后审议的有益基础。

34. SAFARIAN NEMATABAD 先生(伊朗伊斯兰共和国)说,考虑到该提案会对发展中国家造成的困难,伊朗代表团不能支持美国的提案。

35. ROMAN 先生(比利时)认为美国建议规定90天的期限是合理的。但是,如遇特殊情况,如恶劣的天气,则应允许延长要求得到货物至提取货物的时间,尽管如此,比利时代表团不同意货物无限期地留在港站,即使是由客户承担风险也不行。

36. 赵承璧先生(中国)说,美国的提案是为了解决一个严肃的问题。关键的问题是,在发出通知后需过多少天才能将货物看作被遗弃货物。如果期限太短,那就会损害并非出于主观愿望而是由于客观条件限制而不能较早提货的货主。这尤其会给发展中国家造成困难。虽然,90天的期限得到一些支持,但问题是这一期限是否普遍适用。总之,他认为这个问题最好留给各国政府去决定。

37. ROJANAPHRUK 先生(泰国)指出,美国建议90天期限结束之后,便可认为货物已被遗弃,这段时限是认领货物的限期,而不是收取货物的限期。他认为,

这段时限已足够了，但由于各国的国家法律各不相同，因此更为适宜的措词似为“在一段合理的时间内”，由各国政府来具体规定这段时间的长短。

38 . SCHROCK 先生（德国）在如何解释第3条的问题上与意大利代表持有同样的看法。如若第一委员会决定通过一个具体的时限，则该时限必须长于三个月，因为其中涉及到财产权问题，最好谨慎行事。

39 . FLLIPOVIC 先生（南斯拉夫）说，尽管该项提案十分有用，但问题是很难、甚至根本不可能商定一个所有国家都满意的时限。他建议说，应由负责保管货物的港站的经营人来确定一个时限，以便将诸如存储能力和当地气候状况等因素考虑在内。

40 . ASTAPENKO 先生（白俄罗斯苏维埃社会主义共和国）说，从讨论的情况可以清楚地看出，美国的提案不大可能获得普遍接受，因为该项提案会造成一系列问题，特别是时限的问题。在某一时限结束之后经营人有权处理货物的观点业已反映在现有的第10条案文中，而且他同意这样的看法，即在此种情况中，货物所在国的国家法律应予适用。

41 . NAOR 先生（以色列）表示同意说，这一问题应由国家法律来决定。实际上，一旦货物被遗弃。它们的法律地位也就不同了。

42 . INGRAM 先生（联合王国）说，讨论的情况表明，尚未明确应如何从法律的角度来解释这项建议。试图用一条简单的普遍原则来囊括各种不同的实际情况难以奏效。因此，他的代表团拟对该项提案投弃权票。

43 . SULEIMAN 先生（尼日利亚）说，他的国家已有关于如何处理被遗弃货物的条例：即三个月之后，将在官方的公告中发出有关这些货物的通告，这意味着货物应交给收货人。通常有约75%的此类货物被货主认领。

44 . RUSTAND 先生（瑞典）在答复意大利代表时说，他的意思并不是指第3条已囊括了美国提出的问题，而是指有关将货物交由有权提取货物者处理的法律概念应使经营人有办法摆脱这些货物。如若客户未能在某一期之内将货物取走，而仓储费用又不断增加，则经营人便可行使其扣留权并出售这些货物。这样，经营人的权利便可得到充分的保护，而且亦无必要采用关于遗弃货物的概念。该项提案没有必要，而且会导致灵活性的丧失。

45 . ZAWITOSKI 女士（美利坚合众国）认为，90天的期限将足以使在世界范围内开展业务活动的港站经营人得到某种程度的保障。这个期限是在经营人同意管理货物的时间结束之后才开始计算。即使90天过去之后，也还将另有一个阶段供发出通告和适用有关的出售条款。这个期限是用于认领货物的、而不是用于将货物取走的。如若某些代表团难以同意使用“遗弃”一词，她的代表团愿意考虑使用由起草委员会建议的其他替代措词。

46 . 主席请第一委员会就美国的两项提案中的第一项(A/CONF.152/C.1/L.15)

进行表决。

47. 该项提案以12票对11票, 9票弃权被否决。

48. ZAWITOSKI 女士(美利坚合众国)说, 她的代表团关于在第12条中增加新内容的相应提案(A/CONF.152/C.1/L.18)现已不成立。她的代表团撤回其关于修正第10条的第二项提案(A/CONF.152/C.1/L.15)。

49. 第10条得到通过。

第11条(A/CONF.152/C.1/L.41、L.46、L.52)

50. EL OTMANI 夫人(摩洛哥)介绍了摩洛哥代表团的提案(A/CONF.152/C.1/L.52), 并说, 第11条各款中的措词均为将货物“交给”有权提货的人, 而不是“将货物交由其支配”。这样的措词会造成一些问题: 例如, 在经营人将货物交由客户支配因而不冉对货物负责但客户却并未出现的情况下, 应如何处理货物? 对此类情况应适用何种期限?

51. 第(1)和(2)款草案目前的措词对经营人十分不利, 因为这些规定允许客户在提取货物之后仅仅通过在某一时期之内发出通知的办法便可以对所收到的货物的状况提出质疑并索取赔偿。客户甚至可以在货物送到最后一位接收人处时针对不明显的损坏向经营人提出索赔要求, 只要在货物到达之后的15天之内发出通知即可。应对这两款作出修正, 以使之规定, 发出通知的时限应自客户确认仍在经营人保管下的货物是他的货物之日开始计算。在接到任何此类通知后, 均须在货物仍存放在仓库、并由经营人加以管理时, 分别从客户和经营人方面对声称的损坏进行调查。有权提货的人在任何情况下均可在交货时确定任何灭失或损坏的情况。

52. 她认为, 货物的实际交出可以解除经营人保管货物的义务, 从而使他对于货物从港口的存储区取出之后所受到的损坏或灭失免负任何责任。第(2)款中允许客户发出通知的期限太长, 因而会导致对经营人提出无限制的索赔要求。第(3)款中没有规定须有经营人参与了对货物的核查或检查的证据。

53. 针对第11条第(5)款提出的修正案主要是拟插入“将货物置于有权提货的人的支配之下”。在经过第一委员会核可的第5条第(3)和(4)款中已经有类似的措词, 因而她的代表团认为有必要在此问题上使公约草案案文取得一致。

54. 谈到关于在第(4)款中插入“承运人”一语的提议时, 她说, 使目前正在审议的第11条第(4)款与《汉堡规则》的第19条第(4)款的规定相一致的意见, 理由不足, 因为所涉及合同类型各不相同。只有在交存货物的人、或换言之, 承运人或其代表参与的情况下, 才能对货物进行适宜的检查 and 清点。

55. 在结束发言之前, 她提请注意她的代表团的提案第一段中所载的一般性意见, 其大意是, 第11条除其第(4)款可能属于例外情况外, 均属多余, 因而应

予删除。

56. 主席注意到, 无人支持摩洛哥代表团关于除第(4)款之外将第11条删除的初步建议, 因此请第一委员会审议该代表团针对第11条第(1)、(2)、(3)和(5)款提出的修正案(A/CONF.152/C.1/L.52)。

57. SOLIMAN 先生(埃及)说, 他总体上支持该修正案、特别是其中关于第11条第(1)款的部分。

58. 摩洛哥关于第11条第(1)、(2)、(3)和(5)款的提案以18票对4票, 11票弃权被否决。

59. EL OTMANI 夫人(摩洛哥)表示遗憾说, 所有投反对票的代表团均未对其立场作任何解释。

60. 主席请第一委员会审议摩洛哥关于第11条第(4)款的提案(A/CONF.152/C.1/L.52, 第2页)。

61. BONELL 先生(意大利)说, 他认为关于增加承运人一词的提议是有用的, 因此他对该提议表示赞同。但他不能同意关于在该款结尾处增加“为在仓储地或共同商定的任何其他地点”一句的提议。

62. SKOVBY 女士(丹麦)说, 没有必有提及承运人, 因为可以预料他与“有权提货的人”为同一个人。至于在该款的结尾处增加新的内容的提议, 她认为是多余的, 而且只会造成混乱。

63. INGRAM 先生(联合王国)说, 他同意意大利代表团针对该提案的两项内容提出的意见。他建议应分别对这两项内容进行表决。

64. 主席说, 他本人认为, 在检查和核对货物时, 如果承运人能在场, 这是有好处的。

65. LARSEN 先生(美利坚合众国)说, 该款目前的案文是适宜的, 没有必要再提及承运人。

66. PIAGGI DE VANOSI 夫人(阿根廷)说, 她认为该项提案的第一部分可以接受, 但不能支持其第二部分。

67. RUSTAND 先生(瑞典)说, 他对摩洛哥修正案的两个部分都表示支持。

68. SCHROCK 先生(德国)说, 尽管他理解该项提案第一部分内容的目的, 但很可能对它投弃权票, 因为目前正在审议的草案案文目的是设法制约经营人与客户之间的关系, 因而不应插入任何涉及承运人的规定。

69. ILLESCAS 先生(西班牙)说, 他反对摩洛哥提案的第二部分, 因为该部分的内容对客户决定是否应对货物进行检查和核对的特权作了不必要的限制。他对该项提案的第一部分则表示支持, 并认为其中的内容可能会有助于假设的情况, 即有权提货的人并不是承运人。

70. OCHIAI 先生(日本)说, 他对该修正案的两部分内容均持反对态度。由

于货物的运输涉及到若干项合同，因而似难以确定所提及的承运人是谁。

7 1 . SULEIMAN先生（尼日利亚）说，鉴于承运人在卸货业务活动中的中心作用，他支持该项提案。

7 2 . EL OTMANI 夫人（摩洛哥）在答复丹麦代表提出的问题时说，按照《汉堡规则》，承运人在将货物交给经营人之后便解除了其义务，而且就检查和核对货物而言，已经不能再认为是“有权提取货物的人”。在答复日本代表时，她说，提案中谈及的承运人就好比是流水线上的最后一道程序，换言之，也就是将货物交给经营人的人。

7 3 . 主席请第一委员会就摩洛哥关于第11条第(4)款的提案(A/CONF.152/L.52)的第一部分进行表决，即是否应在该款的第二行中插入“承运人”一词。

7 4 . 该项提案以17票对11票，6票弃权获得通过。

7 5 . 主席请第一委员会就该项提案的第二部分进行表决，即是否应在该款结尾处增加“在仓储地或共同商定的任何其他地点”一句。

7 6 . 该项提案以19票对5票，9票弃权被否决。

7 7 . LEBEDEV 先生（苏维埃社会主义共和国联盟）说，在第11条第(4)款中增加承运人一词并不会影响到第一委员会拟审议的第15条。此外，就措词也并未规定承运人必须到场；承运人方面的不参与也不会影响经营人或有权提取货物的人的利益。

7 8 . 主席对这些意见表示同意。刚刚通过的修正案并不意味着要对第15条目前的草案案文或有关运输的公约作任何改动。尽管承运人有义务与经营人和有权提货的人进行合作，但如若承运人未能进行合作，亦不会妨碍对货物的检查和清点工作。

7 9 . LARSEN先生（美利坚合众国）也赞同苏联代表的意见。

下午12时40分散会

第14次会议

1991年 4月11日，星期四，下午 2时30分

主席：BERAUDO 先生（法国）

A/CONF.152/C.1/SR.14

审议国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案第1至16条和第20条（议程项目3）（续）（A/CONF.152/5, 6, 7 和Add.1 和Add.1/Corr.1和Add.2）

第11条(续)(A/CONF.152/C.1/L.41, L.46, L.52)

1. 赵承璧先生(中国)说,在前一次会议上,他曾投票反对摩洛哥关于修正第11条第4款的提案。原第4款旨在确保经营人及其客户在发生灭失或损坏或有发生灭失或损坏之虞的情况下进行调查时相互给予合理便利。将承运人纳入这一概念的做法可能会造成严重的问题。这里不但承运人可以提供何种便利这一问题不甚明了,而且也未说明他为何要提供这些便利。承运人的法律地位会变得含混不清;要求承运人给予各种便利会使他处于十分困难的境地。因此,第一委员会对该项修正案的核准使他的代表团感到十分不安。

2. GOKKAYA 先生(土耳其)介绍了在文件A/CONF.152/C.1/L.46 中针对第11条第2款提出的提案,并说,他的代表团并不反对第11条中其他各款的规定,也不反对第2款中所规定的要求,即在灭失或损坏明显的情况下,应在三个工作日内向经营人发出通知。但在灭失或损害并不明显的情况下,该款中规定的在60天内发出通知的期限则太长。他的代表团认为,在开箱查看货物并发现有灭失或损害情况之前固然会有相对较长的时间过去,但即使如此,他的代表团仍感到7天和30天的期限已足以用来发出适宜的通知,因而不必将这两种期限分别规定为15天和60天。他的代表团认为,客户收到货物时的首项义务便是对其状况进行检查。贸易活动取得成功的关键正在于商业上的可靠性,而允许在如此长久的时限内发出通知的做法将会破坏这种可靠性。不但应考虑到客户的权利,而且还应考虑到港站经营人的权利,因此应在该条中规定一个较短的期限。

3. 主席请委员会就土耳其的提案(A/CONF.152/C.1/L.46)进行表决。

4. 该项提案以22对4票, 9票弃权而被否决。

5. FUSAMURA先生(日本)就其代表团针对第11条第2款的提案(A/CONF.152/C.1/L.41)作了介绍。国际合同惯例工作组在第十一届会议上曾达成一项谅解,即该款中所使用的“最终接受人”一词应指能够对货物进行检查的人(A/CN.9/298, 第69段)。他的代表团认为,该项谅解应具体反映在本条之中。也许有人会说,从现有的案文来看,这是不言自明的,但就此问题作出明确的规定仍然不无益处。

6. BONELL先生(意大利)说,如果从字面上理解日本的提议,他的代表团本来不会对其持有任何异议,尽管他感到这项修正有赘述之嫌。将“最终接受人”一词列入草案之中的用意正在于假设这样一种接受人为能够对货物进行检查的人。但他所担心的是,日本提案的真正用意是利用这一措词来规定一种条件,即“其条件是该人能够对货物进行检查”。如果是这样的话,他的代表团便难以对该项提案表示支持。有必要作这样的假设,即最终接受人能够对货物进行检查,因而有关的期限应从 he 收到货物之时开始算起。

7. RUSTAND 先生(瑞典)同意意大利代表的意见。公约草案早些时候的

案文中曾提到货物的“最终目的地”。由于人们感到这一措词有些含糊不清，因此为了使之清楚明白起见才在日本代表谈到的谅解的基础上决定使用“最终接受人”这一措词。从其背景中可以清楚地看出该词的含意，因而他的代表团不赞成对之作任何增加。

8. SCHROCK 先生（德国）表示同意意大利代表和瑞典代表的看法。按照日本的提案增加的措词会使人得出这样的印象，即某些最终接受人能够对货物进行检查，而有些最终接受人则不能，从而可能导致法律诉讼。如果假设按照其定义的含意，最终接受人能够对货物进行检查，则日本的提案并未增添任何新内容。

9. FUSAMURA 先生（日本）说，如果他的代表团的解释可以得到委员会的证实，且委员会认为没有必要十分明确地提及对货物进行检查的能力，则他将撤回其提案。

10. 主席说，60天的期限是发出通知的总期限。超过这一期限后，港站经营人便不再对货物承担任何责任，而不论他是否已将货物送至能够对货物进行检查的人。

11. FUSAMURA 先生（日本）撤回该项提案。

12. 主席说，如无反对意见，他便认为委员会批准在文件A/CONF.152/5中重印、并经前一次会议修正过的第11条的措词，并拟将其交予起草委员会。

13. 会议决定如上。

第12条(A/CONF.152/C.1/L.17、L.47、L.53、L.58)

14. 主席指出，土耳其代表团和摩洛哥代表团针对第12条第1款提出的提案（分别为A/CONF.152/C.1/L.47和A/CONF.152/C.1/L.53）在实质内容上基本一致。这两项提案均拟将提起诉讼的时效从两年缩短为一年。

15. EL OTMANI 夫人（摩洛哥）说，贸易法委员会的案文中之所以将时效期规定为两年，主要是为了有益于海事运输活动和运输港站。她认为，这样做的用意正是为了使公约草案的规定与《汉堡规则》相一致。

16. BONELL 先生（意大利）说，他拟支持这一修正。不应忘记的是，尽管《汉堡规则》所规定的时效期限为两年，但其他各项与运输有关的公约通常规定的期限却是一年。后者对大多数内陆运输港站而言更为恰当。

17. HORNBY 先生（加拿大）表示支持该项旨在修正时效期限的提议。通常适用于承运人的时效期限均为一年，而且公约的一项指导原则是，不应在待遇问题上对运输港站经营人和承运人采取厚此薄彼的做法。

18. SWEENEY 先生（美利坚合众国）表示遗憾说，他的代表团不能支持该项修正案。于1924年通过的《海牙规则》规定时效期限为一年，而分别于1978年和

1980年通过的《汉堡规则》和《多式联运公约》则规定时效期限为两年。在起草现有案文时曾考虑到在通过《汉堡规则》和《多式联运公约》的各届会议上出现的新情况：即包括美国在内的一些国家认为为期一年的时效期限已经足够，但一些发展中国家则对此表示反对，认为一年的时效期限不利于发展中国家的托运人。当时曾举出大量的例子来论证这一观点，因此最终决定采用时效期限为两年的做法。他认为，本项公约亦应采取同样的做法。

19. RUSTAND 先生（瑞典）表示同意美国代表的意见，即没有必要缩短时效期限。在某些情形中，诉诸法庭诉讼之前还有其他法律步骤可以采取；如缩短时效期限，则会对有关各方形成压力，使原本可以通过友好方式解决的争端诉诸法庭。他的代表团赞成保留两年的时效期限，以照顾到难以接受更短时效期限的国家。

20. LAVIÑA 先生（菲律宾）说，他同意美国代表的观点。两年时效期的规则更符合发展中国家的利益，因而应予保留。

21. SISULA-TULOKAS 女士（芬兰）同意保留两年时效期限的规定。

22. 赵承璧先生（中国）说，两年时效期的规则与《汉堡规则》和《多式联运公约》的有关规则是一致的，因而应予保留。如将时效期限缩短为一年，则公约的一些潜在的缔约国也许很难对此表示同意。

23. 主席请委员会就拟将第12条第(1)款中所规定的两年时效期限缩短为一年的提案进行表决。

24. 该项提案以19票对10票，5票弃权被否决。

25. EL OTMANI 夫人（摩洛哥）介绍了她的代表团在文件A/CONF.152/C.1/L.53中针对第12条第(5)款提出的提案。鉴于委员会已决定保留为期两年的基本时效期限，摩洛哥代表团的提案因此而变得更加适宜了。公约中所规定的追索诉讼实行起来困难重重。首先一个问题是如何处理应由承运人和港站经营人共同承担责任的情形；存放货物的承运人与随后接管这些货物的经营人之间必然有着某种联系。其次，在某一诉讼中设法确定承运人和经营人各自的赔偿责任时因货物接手的方式而很难取得必要的证据。第三，接收方有义务依照承运合同的规定对承运人提起诉讼，而经营人则仅被视作一个中间人；仅对承运人提起诉讼的做法难以使接收方的利益得到充分保护，因为经营人仅对由他直接造成的灭失或损坏负有赔偿责任。

26. 她的代表团最初提出的解决办法是对承运人和经营人实行同样期限的时效，但委员会刚刚已予否决。该项提议是针对《汉堡规则》与本草案之间差异日益增多的情况提出的，这种情形已引起了人们的不安。就承运人而言，第12条所规定的时效期限是从他将货物交给接收方之日或在接收方未将货物取走时交给经营人之日开始计算。但就经营人而言，时效期限却是自货物交至有权取货

的人之日开始计算。如该人在货物存仓后数月这内未能将之取走,则时效期限便会随之而延长。她认为,即使就经营人而言,时效期限亦应自他收到货物之日开始计算,或至少应自他将货物交由有权提货的人支配之日开始计算。

27. 本草案与《汉堡规则》之间的另一不同之处是,后者规定在失去时效后仍可提起追索诉讼的期限应由进行诉讼的所在国的国家法律来决定;而本草案并未提及所在国的国家法律。此外,对经营人提起的追索诉讼的时效是在提起这一诉讼者本人被判应负赔偿责任之后90天之内,换言之,是在针对他本人的诉讼结束之际;而就承运人而言,这一90天的期限则是在提出索赔要求之后立即开始计算,即从诉讼开始之际算起。她的代表团因此提议,即使在时效期已过的情情况下,仍应允许承运人或其他人对经营人提起追索诉讼,但其条件是这一诉讼须在承运人或其他人业已受到起诉后30天之内提起。摩洛哥提议的案文中所提到的开始起诉的情况实际上是指向承运人或其他人发出业已对他提起了诉讼的通知。

28. 必须予以明确的是,按照目前第12条第(5)款的规定,对经营人的诉讼可以在他交货之后数月之后提起。在发展中国家中,由于法律程序往往会拖延很久,因此这一间隔甚至可以长达数年。因货物受到损坏而对承运人提起的诉讼,包括上诉阶段在内,可能会拖上好几年。不应让经营人在经过如此冗长的时间间隔之后来就因损坏而对他提出的索赔要求为自己辩护,而且也不应要求经营人为应付可能对他提起的诉讼而无限期地保留其记录。

29. BONELL先生(意大利)说,如果委员会能协助审查一下第12条第(5)款的起草历史,则摩洛哥提案的理由将会更加清楚。

30. 主席说,该规定源于1980年《多式联运公约》。在该项文书中,因间接地提到其他协定中所规定的不同时效期限也产生了与此相类似的问题。因此,有必要规定在两年期限过后仍可以对经营人提起诉讼。如果承运人也许在交货三年后受到起诉,而他认为有关的损坏应由经营人负责赔偿,则承运人必须能够对经营人提起诉讼。

31. BONELL先生(意大利)指出,《多式联运公约》第25条第(4)款中的相应规定——与《汉堡规则》第20条第(5)款相类似——但完全不同于本草案。该款规定,追索诉讼“如果是在提起诉讼地所在国的法律所准许的期限内提起的”,则即使《公约》规定的时效期限已满,仍可以提起这种诉讼。他指出,贸易法委员会第二十二届会议工作报告(A/44/17)第157段中有如下论述:“有一建议主张使第(5)款与《汉堡规则》第20条第(5)款一致起来,其办法是规定:追索诉讼可在提起诉讼地所在国法律所准许的期限内提起,但这一期限不得少于90天……”。该项提议未获通过。

32. KATZ先生(第一委员会秘书)补充说,国际合同惯例工作组第十一届会议曾谈到这一点,即本公约草案未能象《汉堡规则》第20条第(5)款所规定的那

样，以某种方式提及国家法律所允许的期限。

3 3 . HORNBY先生（加拿大）回顾说，加拿大代表团曾在贸易法委员会第二十二届会议上指出，目前的案文使经营人的地位相当不确定，其原因是，正如摩洛哥代表所指出的那样，经营人在交货数年后仍有可能受到起诉。但他不太同意摩洛哥代表提议的更改时效期限的办法，而是更倾向于以意大利代表的某种提示为基础提出另外一项建议，即应仿照《汉堡规则》中相应的规定来拟定第12条第(5)款。就追索诉讼而言，提及国家法律的做法是恰当的。

3 4 . RUSTAND先生（瑞典）说，摩洛哥代表提出的问题上在很大程度上是切合实际的：即经营人交货之后至他受到起诉之间这段时间可能会为时过久。这一问题并不是不可逾越的障碍。经过相当长久的一段时间后的确很难得到口头证词，但经营人的书面记录也许至少会保留10年、甚至20年。另一不应忽视的重要方面是：对承运人或其他人提起的诉讼也有可能受到时间的限制。某些运输公约规定的时效期限仅为短短的一年，而且对承运人提起的诉讼还必须依照有关文书的规定进行。从实际情况来看，事隔多年后才对经营人提起诉讼这种可能性并不是很大，因为《公约》第5款规定应将承运人受到起诉一事通知经营人。将为期90天的时效期限改成30天的办法收效也不会很大。他表示不反对第5款现有的案文。

3 5 . KATZ先生（第一委员会秘书）说，第5款最初的案文是经国际合同惯例工作组审议的规则草案初稿。该工作在其第八届会议上曾对下述概念表示赞同：即在时效期满后承运人仍应能够对经营人提起追索诉讼；而且应允许承运人在被认定应负赔偿责任之后得以在一段特定的时期内提起这一追索诉讼(A/CN.9/260, 第59段)。其后，工作组在审议本草案第12条的案文时重点讨论了关于时效期限应从何时来始计算的问题。只是到了贸易法委员会1989年届会议上方才意识到本草案案文与《汉堡规则》的规定不同。即其中没有提及国家法律。

3 6 . BONELL先生（意大利）感谢秘书所作的解释。他认为，最适宜的解决办法是依照《汉堡规则》中的相应条款拟定第12条第(5)款。他已就此提出了一项口头建议。与《汉堡规则》和《多式联运公约》一样，本公约草案中亦应提及提起诉讼所在地国家的法律。他表示不能支持摩洛哥的提案。

3 7 . SWEENEY先生（美利坚合众国）表示同意瑞典代表的意见，即由于委员会的草案第5款已规定须向经营人发出通知，因而此项问题不应会造成任何特别困难。他赞同意大利关于使该款内容与《汉堡规则》中相应的规定一致起来的提案，因为后者提到了国家法律。“海牙—维斯比规则”的第1条第(3)款就追索诉讼问题所作的规定是，在为期一年的时效期届满后仍可提起这种诉讼，“但须在受理比项案件的法庭的法律所准许的期限之内提起”。这一期限自提起诉讼者了结了有关的索赔要求或“对其本人所提诉讼的传票送达之日”算起不得少于

三个月。《汉堡规则》的第20条第(5)款以及本案文正是仿照该项规定起草出来的。

38. 主席说,支持摩洛哥提案的人甚少。他问委员会是否希望仿照《汉堡规则》的相应规定拟定第12条第(5)款。

39. EL OTMANI夫人(摩洛哥)说,她同意这一解决办法。

40. RUSTAND先生(瑞典)建议谨慎行事。在某些情况下,国家法律中可能会有空白点,以致难以按照《汉堡规则》的规定提起追索诉讼。

41. SCHROCK先生(德国)说,他不反对仿照《汉堡规则》来拟定有关的案文。然而,该《规则》第20条第(5)款规定,“此追索诉讼须在提起诉讼地国家法律准许的期限内提起。该项规定的第二句是,但准许的期限不得少于90天,“自提起此项要求赔偿诉讼者已解决索偿要求或对其本人所提诉讼的传票送达之日起算。”摩洛哥提案在此处使用的是“被起诉”,而委员会的草案所规定的则是,在承运人或另一人“被判承担赔偿责任”后90天内,这里假设是由法院作出的判决。也许这两项内容都应反映在《公约》之中。

42. ILLESCAS先生(西班牙)说,他的代表团反对将《汉堡规则》第20条第(5)款纳入本公约草案之中,因为它准许在无限期长的时间内提起追索诉讼。应在本《公约》中就这一期限作出具体规定,而不是留由提起诉讼所在地国家的法律来决定;国为那种做法将会使本已十分棘手的局面变得更为困难。此外,摩洛哥关于将时效期限从90天减至30天的提案缩减过大。因此,西班牙代表团认为第(5)款目前的案文更为可取。

43. 赵承璧先生(中国)说,按照中国代表团的理解决,《汉堡规则》和《多式联运公约》均承认其他各当事方可以对承运人提起诉讼,但须首先满足某些条件。条件之一便是提起诉讼所在地国家的法律准允提起这种诉讼,另一项条件便是须遵循为期90天的时效期限。就许多国家而言,在第(5)款中提及国家法律的做法并未给案文增添任何实质性内容,因为诉讼须在90天内提起,这一点已很清楚,而且大多数国家都就此种追索诉讼作了规定。因此,中国代表团认为第5款现有案文应予保留。

44. ABASCAL先生(墨西哥)建议,作为一项妥协,第5款的案文应予保留,但同时应增加一个以《国际货物销售时效期限公约》第23条为基础拟定的新款,并对其作出必要的改动。

45. 主席说,委员会应首先就载于文件A/CONF.152/C.1/L.53中的摩洛哥关于第5款的提案作出决定。他问摩洛哥代表是否坚持该提案。

46. EL OTMANI夫人(摩洛哥)撤回其提案。

47. BONELL先生(意大利)说,须从整体上考虑第5款。委员会现有三种基本上各不相同的办法可以选择。《汉堡规则》所抱的宗旨是避免干预国家法

律，就此而言，瑞典代表的看法是正确的；这种做法只有在下述情况下才属恰当：即如果国家法律规定只有在对承运人提起的主要诉讼结束之后不少于90天之内提起诉讼的条件下才有权提起追索诉讼。 本草案采用的办法几乎恰恰与此相反，即允许提起拟予以彻底解决的追索诉讼，但实际上这一追诉诉讼只能在一定程度上达到这一目的，因为其所附的条件规定，该诉讼应在对承运人或另一人提起的诉讼了结之后90天内提起；委员会应予以注意的是，这类诉讼可能会无限期地延续下去。 墨西哥的提议是一个很有吸引力的替代办法，它提议另外规定一个10年的期限，从而使问题得到全面的解决。 他要求向会议宣读一下1974年《国际货物销售时效期限公约》的第23条。

48 . BERGSTEN先生（执行秘书）按要求宣读了该条。

49 . 主席请委员会就意大利关于按照《汉堡规则》修改第5款的提案进行表决。

50 . 该项提案以14票对5票，4票弃权被否决。

51 . 主席请委员会就是否希望仿照《国际货物销售时效期限公约》第23条在案文中增加新的一句进行表决。

52 . 该项提案以12票对6票，12票弃权被否决。

53 . 委员会核准了第5款现有的案文。

54 . SCHROCK 先生（德国）就载于文件A/CONF.152/C.1/L.17 中的提案作了介绍。 总的来说，第12条草案针对各种不同情形精确地提供了用以确定各种诉讼所需要的因素；它甚至作了这样的规定——并因此消除了一个诉诸法庭的可能性——即时效期限开始之日不计入该期限内。 但在货物全部灭失问题上仍有存疑之处，即有关的时效期应自发出灭失的通知时开始算起还是应自收到这一通知时开始算起。 为了保持该条其他各处所表现出来的精确性——与其说是法律问题，倒不如说是数学问题——德国代表团提议将“自经营人向有权索赔人发出货物灭失通知之日开始”一句改成“自有权提出索赔人收到经营人发出的通知之日开始”。 这样一来，时效期便从收到通知时开始计算。如果委员会同意他的推论，但仍认为时效期应自发出通知之日起计算，则他将不会表示反对，但其条件是应将含糊不清之处从其案文的所有文本中消除。该工作似可交由起草委员会来完成。

55 . LARSEN先生（美利坚合众国）说，他的代表团不赞成要求由经营人来确定他发出的通知是否被收到，因为这给经营人增添了额外的负担，尽管是间接的负担。 因此，美国代表团认为，时效期限自通知发出之日起计算的做法应予保留。 在他的代表团看来，至少就英文文本而言，在此问题上不存在含糊不清之处。

56 . TARKO 先生（奥地利）发表意见说，发出通知时并一定假设对方一定会

收到。时效期限应自有权索赔人收到有关灭失的通知时开始计算，因为只有这样对有权索赔人来说才是公平的。因此他倾向于支持德国的提案。

57. LEBEDEV 先生（苏维埃社会主义共和国联盟）说，案文草案的俄文文本中使用的动词描述了由经营人采取的行动，但却同时包含了发出和收到这两层意思。不论德国提案的最后结果如何，他完全同意应请起草委员会确保案文的各种文本充分取得一致并消除其中任何含糊不清之处。

58. 主席请委员会就德国提案的内容进行表决。

59. 该项提案以13票对11票和11票弃权获得通过。

60. EL OTMANI 夫人（摩洛哥）问，如果收信人拒绝或否认收到通知，则将会出现什么情况。

61. 主席回答说，尽管大多数法律制度为了应付此种可能性均规定收到等同于有能力收到，但在贸易法委员会的起草工作中，正是考虑到这类复杂情况所涉及的风险，所以才赞成时效期限应自发出通知之日开始计算。但刚才的表决结果表明委员会赞同另一不同的原则。

62. LARSEN 先生（美利坚合众国）回顾说，在第3次会议（A/CONF.152/C.1/SR.3，第22段）上，他的代表团曾就第12条第（4）款中使用的“书面声明”一词发表过意见。在他看来，委员会似应决定是否将“书面”一词转交起草委员会来加以界定，抑或是根据他的提议，改用在第1条中所界定的“通知”一词。他的代表团将对后一种解决办法感到十分满意。

63. PAMBOU-TCHIVOUNDA 先生（加蓬）问，为了便于核查，是否可以不指明通知应采取书面形式。

64. 主席指出，这将再一次涉及到如何界定“书面”一词的含意的议题。

65. 委员会决定用“通知”一词取代第12条第（4）款中的“书面声明”这一措词。

66. MKWENTLA 先生（阿扎尼亚泛非主义者大会）发表意见说，第12条的标题可能会造成某种混乱，因为对“时效”一词可能会有各种不同的解释。“诉讼的法定期限”这种说法作为标题也许更为恰当。

67. 主席建议起草委员会应注意到这一意见。他请委员会核准在文件A/CONF.152/5中重新印发的、并经过修正的第12条，以便连同在讨论过程中所发表的评述意见一并转交起草委员会。

68. 会议决定如上。

第15条（A/CONF.152/C.1/L.7, L.57）

69. LARSEN 先生（美利坚合众国）说，本公约草案所涉范围是现有各项关于国际货物运输的国际文书所遗留下来的空白，而且特别是针对国际贸易中由承运

人负责的货运活动之前和之后这段时间的。如果第3次会议为了确定是否应在《公约》中列入一项关于“承运人”的定义而设立的工作组(A/CONF.152/C.1/SR.3, 第61段)通过其努力得以清晰地勾画出这一空白的状况,则第15条也许会被证明为是多余的,且他的代表团便会建议予以删除。无论如何,他坚决反对在第15条中列入他称之为由国家法律来代替国际法的这一不能容忍的概念。

70. 主席说,将对前一位发言者的意见加以考虑。避免经营人与承运人的业务活动出现重叠当然不是第15条唯一的目的:大多数关于运输问题的国际公约中都载列有与此相类似的规定。

71. SMITH 先生(澳大利亚)谈到了载于文件A/CONF.152/C.1/L.57 中的他的代表团的提案。第15条现有案文和第1条中拟议的承运人定义与美利坚合众国关于修正第2条的提案(A/CONF.152/C.1/L.7)之间有着重要的联系。委员会经过辩论后可能认为第15条属于多余,但如果它决定以某种形式保留该条,则他的代表团便建议应按其提议中所介绍的办法重新草拟。澳大利亚提案主要关心的是如何澄清“源自”一词的含意。各国通过其立法采纳国际公约,但又未予以正式批准这种可能性应反映在本草案之中,“源自”这一措词可供解释的范围似过于广泛,而且——例如——某一国家可以在通过《公约》的大部分或某些条款的同时改变其他的条款,从而声称国家法律优先于《公约》。澳大利亚代表团查看了贸易法委员会第二十二届会议就此议题进行辩论的情况报告,发现了它认为十分恰当的措词:即“源自并与之相一致”。看来这一措词正是用来描述那些就《公约》的适用范围而言应等同于条约地位的国家法律的适当方式。关于这一问题的一些进一步考虑已反映在澳大利亚关于在第1条中增列一项有关“承运人”一词的定义的、经修订的提案(A/CONF.152/C.1/L.56/Rev.1)之中。

72. 主席说,委员会拟就该项提案所作的决定以及正在等待由工作组给“承运人”一词所下的定义将关系到如何处理第15条。因此他建议暂时停止对该条的讨论。

73. 会议决定如上。

第16条

74. 文件A/CONF.152/5中转录的第16条在并无意见情况下获得核准。

下午 5时30分散会。

第15次会议

1991年4月12日，星期五，上午9时30分

主席：BERAUDO 先生（法国）

A/CONF.152/C.1/SR.15

审议国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案第 1至16条和第20条（议程项目 3）（续）（A/CONF.152/5,6,7 和Add.1 和Add.1/Corr.1和Add.2）

第 1 条（增列新项的提案），第 2 条和第15条（续）（A/CONF.152/C.1/L.7、L.8、L.19、L.32、L.44/Rev.1、L.56/Rev.1、L.57、L.61）

1 . SCHROCK 先生（德国）介绍了关于修正第 2 条第(1) 款引言措辞的提案（A/CONF.152/C.1/L.8）。他说，该提案要求增添“或安排进行的”等字，目的是要使第 2 条的案文与第 1 条(a) 项的案文一致，因为该项对经营人的定义是为从事或安排进行某些服务而负责接管某些货物者。如果委员会认为该提案并无重大影响，他并不反对将提案直接交给起草委员会。

2 . LARSEN 先生（美利坚合众国）赞成将德国的提案交给起草委员会的建议。

3 . MESCHERYAK 先生（乌克兰苏维埃社会主义共和国）说，他同意德国提案的基本思想，但他倾向于将“或安排进行”等字加在第 2 条第(1) 款(a) 项和(b) 项的“从事”或“进行”之后，而不是加在引言中。在(c) 项中“由经营人从事或安排进行的”等字应加在“与运输有关的服务”等字之前。

4 . 将文件A/CONF.152/C.1/L.8所载提案与乌克兰苏维埃社会主义共和国所提出的建议转交起草委员会。

5 . SOLIMAN 先生（埃及）介绍了埃及代表团关于在第(2) 条第(1) 款的三项中都将“当事国”改为“本公约当事国”的提案（A/CONF.152/C.1/L.32）。他提议，可将该提案直接交给起草委员会。

6 . 会议同意如上。

7 . LARSEN 先生（美利坚合众国）介绍了文件A/CONF.152/C.1/L.7所载与第 2 条和第15条有关的提案。他强调美国政府对公约草案感兴趣，并说委员会迄今所核准的各项条款是美国可接受的。但就条约的法律地位产生了一个根本问题。本公约是否应允许单方面颁布的国内法居于本公约之上？美国代表团曾力求解决该问题：它与委员会一同努力，重新定义第 1 条(a) 项中“经营人”一词的定义；参加为审议“承运人”一词定义的特设工作组的工作。如能确定这两个词的定义，就有可能不再需要第15条或是对第 2 条第(1) 款的引言的措施作更动。但如结果证明这样做还不够，美国代表团建议应以美国提案第四段中提出的方式

将第15条的主要内容转至第(2)条第(1)款中。

8. 主席说,全面对待第1、2和15条的办法很有可取之处。他请委员会统筹考虑有关这些条文的未决提案。

9. SCHROCK 先生(德国)作为为了研究是否在本公约中加入“承运人”一词的定义及其可能的措施(A/CONF.152/C.1/SR.3,第15段)而设立的特设工作组主席发言。他说,该工作组由德国代表团以及瑞典、联合王国、苏维埃社会主义共和国联盟及美利坚合众国的代表团组成。工作组举行了三次会议。其工作结果是文件A/CONF.152/C.1/L.44/Rev.1中所载的关于在第1条中增列新项的提案。该提案的要害是并非所有国家都是现有运输公约的缔约国;因而有必要在本公约中增加有关国家法律的提法。工作组的目的是起草一项既十分灵活又十分严格的规定。委员会可能认为该草案不够确切,但其他任何措辞均无法在工作组内得到一致同意。

10. ILLESCAS 先生(西班牙)在回答主席提出的问题重申,文件A/CONF.152/C.1/L.44/Rev.1的西班牙文本中“有关”一词被改为“适用”,西班牙代表团认为该词是适当的。

11. SMITH 先生(澳大利亚)介绍了澳大利亚代表团关于在第1条中新增一项确定“承运人”一词定义的提案(A/CONF.152/C.1/L.56/Rev.1)。他说,该提案涉及两个不同的问题。美国代表已提及第一个问题,即本公约和国家法律之间的关系。他赞赏特设工作组就此所做出的努力,但他认为工作组提案中所用的“有关国家法律”一语过于笼统。例如,一个国家可批准本公约,然后通过一项法律,将所有或部分经营人排除出公约。这种法律尽管有关,但不应允许它来确定本公约的适用范围。这种状况会在原则和实际使用时造成难题。“与该公约相一致的”一语的目的是要克服这一困难。文件A/CONF.152/C.1/L.57中所载的西班牙代表团关于第15条的提案也涉及同样的问题。

12. 他认为澳大利亚关于第1条的提案所提出的第二个——也是更重要——的问题是公约是否允许独立装卸人利用“喜马拉雅”条款和类似的提单条款提供的便利而不受本公约的约束。鉴于委员会第二十二届会议和本次会议早些时候就此问题所表示的观点,他以为,作为一项政策,大多数代表团赞成装卸人应受本公约的约束。此事相当重要,对像西班牙一样的普通法国家来说尤其重要。西班牙代表团认为,无论美国关于第2条的提案是否得到通过,也无论是否保留第15条,理应对此做出一个明确的决定。

13. BONELL 先生(意大利)说,意大利代表团认为本公约中列入“承运人”一词的定义是很重要的,但鉴于澳大利亚代表所提出的原因,意大利代表团不能同意由特设工作组所选择的措辞。他很主张使用澳大利亚提出的定义,但要删去该句自“但并不是”等字开始的第二部分。他认为,第一部分实际上涉及了

与独立装卸人有关的所有问题。

14. 主席说,第15条草案与美国和澳大利亚关于第1、2和15条的提案(A/CONF.152/C.1/L.7、L.56/Rev.1、L.57)含有派生法的概念。他请委员会秘书根据第15条草案的来龙去脉解释派生法的意思,它是国际公约引发的或是抄自国际公约的国家法律、还是旨在执行一项国际公约的国家法律。

15. KATZ先生(第一委员会秘书)说,使本公约受制于有关货物运输的其他国际公约的设想很早就已包含在本公约的草案之中。由秘书处起草的第15条初稿(A/CN.9/WG.II/WP.56,第27页)便已在方括号中规定,本公约从属于与国际货物运输有关的任何国家法律。国际合同惯例工作组随后在讨论该条草案时认为,公约草案应从属于执行各国际运输公约的国家法律;该工作组同意(A/CN.9/298,第77段),应改动该条的措辞,以便使本公约仅仅从属于使国际货物运输公约生效的国家法律,而不从属于有关该问题的其他国家法律。该工作组最后就此核准的措辞(A/CN.9/298,第112段)使本公约草案从属于任何有关国际货物运输的国际公约以及一国“使有关国际货物运输的公约生效或源自该公约”的任何法律;在此阶段,关于删去“或源自”等字的一项提案未获通过。就此做出的解释(同上,第111段是“‘源自’是指其他尚未成为国际运输公约缔约国的国家源自和符合这些规定的法律。”贸易法委员会在审议第15条草案时,经进一步讨论,同意采用工作组所核准的措辞,并在其报告中说明其理解是“有关语言并不使本公约草案从属于并不源自国际货物运输公约或使之生效的国家法律”(A/44/17,第162段)。

16. 主席说,也许本公约最好略去提及派生法的任何字样,因为列入这一内容使得意思含糊。他向委员会是否认为本公约应严格从属于以国际公约为根据和执行这些公约的国际法律。

17. SWEENEY先生(美利坚合众国)说,如果保留第15条,则美国代表团倾向于该条仅提及国际公约。这对促进国际法的一致性是必要的,而且使本公约仅从属于其他国际协定可避免本公约的应用受到以后的国内立法的影响的可能性。

18. 就由特设工作组提出的提案(A/CONF.152/C.1/L.44/Rev.1)而言,他原以为“有关”一词可完全解决德国代表提出的问题,即并非所有国家均为现有各运输公约的缔约国。他指出,例如,苏联并未签署《汉堡规则》,但已将该规则的许多内容纳入其国内立法。但该提案的法文和西班牙文本所用的相应词语似乎提出了严重的,可能是实质性的问题。

19. 国际合同惯例工作组以《汉堡规则》第25条作为第15条草案的总的模式,但前一条是有关具体问题的狭义阐述;该条在第5款即最后一款中才载有该工作组为本公约第15条所使用的一些笼统阐述。换言之,第15条草案的语言取自相当狭义的规定,但被赋予了广义的内容。他认为,如果能以第1条中所载的定

义来圆满地解决本公约的从属性，则第15条或许是不必要的。

20. 就澳大利亚提案(A/CONF.152/C.1/L.56/Rev.1)中关于非承运中间人的规定而言，工作组一向认为，本公约应涉及独立的装卸人。事实是他们并非承运人，即便他们可能有权得到承运人可得到的某些保护。美国代表团反对澳大利亚关于这一问题的规定，因为该规定使“喜马拉雅条款”原则失效，而这一原则是英联邦中许多普通法管辖区和美国所遵循的，可据以将承运人根据国际公约和国家法律所能得到的保护扩大到装卸人，使其在因过失而受到起诉时得到同样的保护。

21. SKOVBY女士(丹麦)说，在本公约中不应有关于承运人的定义，因为它并非运输公约。但如果决定列入这一定义，则她愿意采用特设工作组所提出的案文，尽管“有关”一词产生了某些问题；在她看来，这是指与国际公约有类似作用的国家法律。她认为，需要第15条，但该条不应提及现有具体公约。

22. RUSTAND 先生(瑞典)说，瑞典代表团曾提出在本公约中列入“承运人”一词定义的问题(A/CONF.152/C.1/SR.3, 第50段)。由特设工作组所建议的解决办法自然是一种妥协；“有关”一词确实不够确切，但这也是妥协的一部分。他觉得因其对英美法律的知识有限，所以无法就澳大利亚提案中有关非承运中间人地位的关键问题采取立场。如果无法就“承运人”一词作出明确定义，则最好不提该定义。另外一方面，他认为保留第15条是很重要的，他不同意美国代表的意见，即可将它理解为任何国家法律均优先于本公约。他认为“使……生效并源自”等字非常具体，应该被包括在该条之内；否则，在这类国际公约不能像国内法一样适用的国家内可能会产生各种问题。他认为，委员会在其第二十二届会议上对此表示的明确谅解(A/44/17, 第162段)可消除美国代表团的担心。

23. OCHIAI 先生(日本)说，经委员会修正的第1条(a)项草案规定本公约不适用于承运人。但日本代表团认为，装卸人并不因此而有权要求得到根据提单条款能得到的承运人的保护，从而避免本公约的适用。因此，他基本上同意澳大利亚提案中就其所做出的规定。就由特设工作组提交的提案(A/CONF.152/C.1/L.44/Rev.1)而言，他认为“涵盖”一词过于含糊，应由“制约”一词取代。就第15条而言，日本代表团主张删去提到国家法律之处。

24. ABASCAL 先生(墨西哥)说，墨西哥代表团不赞成在本公约中列入“承运人”一词的定义，理由之一是本公约不是一项运输公约。就第15条中提及国家法律而言，墨西哥代表团认为，本条应仅涉及执行国际公约的法律，而不是指其他国家法律，因为提及后者将不利于本公约所试图实现的统一性。

25. PAMBOU-TCHIVOUNDA 先生(加蓬)说，如果委员会认为应列入“承运人”一词的定义，则该定义应是职能性的，而并非正式的，换言之，该定义的基础应为承运人所从事的活动，而并非其地位。一俟界定了这种活动，即有可能确定

由此产生的承运人的权利和义务。此外，加蓬代表团还认为，应避免提及国家法律的任何字样，即便该法律源自其他立法。

26. INGRAM先生（大不列颠及北爱尔兰联合王国）说，特设工作组所提议的“承运人”一词的定义中用了“有关”两字，这使联合王国代表团认为该定义不确切。但最好还是列入该词的定义，而澳大利亚所建议的定义较为明确，尽管他不赞成定义中有关非承运中间人的部分。

27. 他认为最好保留第15条，但委员会应删去“或源自”等字。他认为“使生效”一词意思广泛使国家法律得以在很大程度上偏离本公约公约。澳大利亚的提案用了“与……相一致”等字，明确表明国家法律必须与本公约中的内容一样。重要的是要表明案文应将国际公约放在第一位。

28. 赵承璧先生（中国）说，中国代表团也认为应保留第15条。本公约是以双轨制法律来源为依据的，强调其普遍性是很重要的；如果案文过于强调国家法律，则会丧失其意义和适用范围。中国代表团认为，应在整个国际公约的范畴之内讨论国家法律。本公约中若有需要强调国家法律之处，则应相应地这样做。

29. 就“承运人”一词而言，中国代表团已表示不反对一个好的定义。中国代表团认为特设工作组所建议的定义并不理想，尤其是其提及有关国家法律的部分可能会在实施方面产生严重问题。因此，中国代表团权衡利弊，决定反对在本公约内列入“承运人”一词的定义。

30. ERIKSSON先生（芬兰）说，芬兰代表团不赞成在本公约中列入“承运人”一词的定义，因为它认为各运输公约中已充分明确了该词。如果大多数代表团希望将该定义包括在内，则必须努力确保该词尽可能明确。他忆及委员会决定在第11条第(4)款中使用“承运人”一词(A/CONF.152/C.1/SR.13,第74段)之后，曾指出第15条不因此而受到影响。

31. SOLIMAN先生（埃及）说，第15条规定了本公约草案与一国可能加入的其他国际运输公约之间的关系。第15条中的规则并不影响由本公约产生的权利和义务。各公约均有其适用范围，本委员会所收到的案文兼顾了各方面，也符合国际法的普遍原则。此外，该案文的依据是《汉堡规则》第25条。埃及代表团赞成保留第15条的现有案文。

32. HORNBY先生（加拿大）说，加拿大代表团认为，如果第1条能充分界定“承运人”一词，则很有可能不需要在本公约中列入第15条。但如果大多数代表团认为应保留第15条，它主张删去该条中的“或源自”等字，以便明确表明该案文确定了运输公约和其他国际公约的首要地位及其与本新公约之间的关系。

33. 就“承运人”一词的定义而言，加拿大代表团坚决支持由澳大利亚提出的案文。该案文的最后一部分将确保本公约涵盖装卸人。这是至关重要的，

因为没有这部分，在某些国家可能会产生有关装卸人是否可利用提单中的条款来逃避责任的问题。

34 . NAOR先生（以色列）说，以色列代表团认为，本公约并无界定“承运人”一词的必要。但如果各代表团认为有此必要，以色列代表团将支持特设工作组所提出的案文（A/CONF.152/C.1/L.44/Rev.1）。

35 . TARKO先生（奥地利）说，既然委员会在本公约中用了承运人的概念，就应当在案文中明确该词的定义。奥地利代表团赞成澳大利亚的定义并认为“与……相一致”等字具有很大价值。他认为委员会应保留第15条，而保留上述几个字可改进该条的内容。

36 . ILLESCAS先生（西班牙）说，如果委员会决定在本公约草案中列入“承运人”一词的定义，西班牙代表团赞成采用由特设工作组所提出的案文。他认为，工作组的提案意味着本公约的适用范围将反映国际货物运输的实际情况。如果接受澳大利亚定义的第一部分，则经营国际货运的承运人将不受本公约的制约。因此，西班牙代表团主张采用特设工作组的案文。澳大利亚定义的第二部分是西班牙代表团所完全不能接受的。

37 . LEBEDEV先生（苏维埃社会主义共和国联盟）说，由特设工作组所编写的案文很可能是对“承运人”一词的最佳定义，因为尽管该案文有不足之处，但它可被视为具有普遍性。苏联代表团在原则上坚决反对澳大利亚的定义。特设工作组的提案适用于所有国家；该提案指出，本公约中的承运人是依据国际公约或有关的国家法律作为承运人的人，它包括任何国家，不论该国是否是某项公约的缔约国。澳大利亚定义中包括相当苛刻的要求，即国家法律应与国际公约相一致。

38 . 本新公约将最广泛地适用于根据《汉堡规则》进行的海运货物，大约只有50个国家是该公约的缔约国。其他国家的国内法或许在某些方面与《汉堡规则》不尽相同。因而，难免有可能发生争执，声称不是《汉堡规则》缔约一方的国家的国内法不符合这些规则。根据其国内法被视为承运人者可能在本新公约中并不被视为承运人。

39 . 苏联代表团认为，如果委员会决定核可“承运人”一词的定义，则由特设工作组提出的案文比由澳大利亚的提案为好，因为由此必须在本公约中列入条款，使各国得以确保其阐明“承运人”定义的国家法律得到承认。苏联代表团认为，日本关于以“制约”一词取代工作组提案中“涵盖”一词的提案是合理的。

40 . 就第15条而言，各国实行的法律规则均原则上规定，国际公约应优先于国内立法。第15条现有案文令人产生某些疑问，因为该条可被视为规定了国家法律可能优先于本公约。他认为委员会应考虑该问题，并应核准一个将能避免这类含意的案文。

4 1 . SCHROCK 先生(德国)说,如果保留第15条,他准备接受奥地利的建议,在该条中加入“与……相一致”等字,以便消除委员会中所表示的担心。如果澳大利亚关于“承运人”一词的定义得不到接受,委员会似可考虑核准由特设工作组提出的定义。他完全同意应以“制约”一词取代“涵盖”一词。

4 2 . 就“有关”一词而言,委员会似可决定是否应通过使用“与……相一致”等字,使出现“有关”一词的句子更具有实质内容,还是特设工作组案文中的含糊语言更为合适。

4 3 . MESCHERYAK 先生(乌克兰苏维埃社会主义共和国)说,第15条的目的是使本公约草案中的规则与其他国际运输公约的规则相互关连,并且规定将它们转化为国家立法的方法。他认为本公约并无必要详细涉及此问题。而且或许最好是将第15条从草案中删去。

4 4 . SMITH 先生(澳大利亚)又向委员会提及澳大利亚代表团关于重新草拟第15条的提案(A/CONF.152/C.1/L.57)。澳大利亚可以接受日本的建议,即在其建议的“承运人”一词的定义(A/CONF.152/C.1/L.56/Rev.1)中以“制约”一词取代“涵盖”一词。苏联代表表示反对,其理由是在澳大利亚定义中使用“与……相一致”字样将意味着因本公约而援引其国家法律的国家将必须加入该定义所提及的国际文书。这并非澳大利亚的解释;澳大利亚的解释是:这几个字仅意味着有关国家已经选择将该国际文书纳入其国家法律,尽管它没有必须这样做的条约义务。澳大利亚定义所提到的“一致”是义务内容上的一致而不是来源上的一致。

4 5 . 美国代表认为澳大利亚关于非承运中间人的规定会不利于在普通法管辖区中实施“喜马拉雅条款”。针对这点他说,澳大利亚代表团决无意干涉在任何其他国家管辖区中所做出的司法决定。这类决定将属于国家法律的范畴,而这次会议则是要力求制定统一的规则,现在要讨论的问题是法律在何种程度上与该目的有关。事实上,由于目前起草第1条和第15条的方式,国家法律仍能影响在具体管辖区中对本公约的解释。澳大利亚代表团所关心的正是这一点。

4 6 . 日本代表表示日本代表团对经委员会修正的第1条(a)项案文的解释是该项包括装卸人,即便他们是在根据“喜马拉雅”条款或类似的提单条款提供的便利进行业务活动。对此他感到高兴。事实上,如果这是整个委员会的理解,澳大利亚代表团将乐于撤回文件A/CONF.152/C.1/L.56/Rev.1中所载的其提案的第二部分。该提案的目的只是要消除具有不同法理系统的国家在这方面对本公约所作解释的可能不明确性。如果委员会在原则上接受澳大利亚的定义,他愿意由起草委员会为“与……相一致”找到更合适的措辞。

4 7 . 主席建议,委员会应首先就是否应在第1条中列入“承运人”一词的定义这一原则进行表决。

48 . 委员会以17票对8票、6票弃权决定本公约草案中不应列入“承运人”一词的定义。

49 . BONELL先生（意大利）说，他希望将意大利代表团的下述强烈愿望记录在案：在为了本公约的目的解释“承运人”一词时，应遵循自主的和尽可能国际上统一的做法。

50 . 主席请委员会审议文件A/CONF.152/C.1/L.56/Rev.1 所载澳大利亚提案中涉及非承运中间人的那一部分。

51 . SMITH 先生（澳大利亚）向委员会解释说，其提案这部分的目的是要使本公约涉及装卸人，不论他们是否是根据提单条款的便利在从事业务活动。

52 . LARSEN先生（美利坚合众国）说，他希望最好再做某些澄清。他的理解是澳大利亚代表曾说该提案并非是要否定“喜马拉雅条款”原则在确立了该原则的管辖区中的适用性。

53 . 主席说，按他的理解，澳大利亚的用意是要明确表示本公约在任何情况下均适用于装卸人，不仅他们是否是根据“喜马拉雅”条款或类似条款的有利条件在从事业务活动，尽管这些条款原可使其受益于适用于承运人的赔偿限额。

54 . LARSEN先生（美利坚合众国）说，美国代表团认为本公约应维护“喜马拉雅条款”的执行。装卸人应明确知道他是否能受益于该条款。如果他知道，则本公约并一定涉及他；但在所有其他情况下，本公约与他有关。这是美国对“经营人”一词定义的理解。

55 . ILLESCAS先生（西班牙）说，西班牙代表团所关心的是既然委员会已经决定不在第1条中列入“承运人”一词的定义，则经委员会修改的该条(a)项第二句的意思与以前就不一样了。他建议委员会应还是采用文件A/CONF.152/5中(a)项的措辞。

56 . LARSEN先生（美利坚合众国）支持该建议。

57 . RUSTAND 先生（瑞典）说，他也支持该建议。特设工作组的任务是拟定“承运人”一词的定义。在不得已的情况下该工作组仍然可以重新采用接受日本提案(A/CONF.152/C.1/L.19)后所产生的第1条(a)项第二句的措辞。

58 . SMITH 先生（澳大利亚）问委员会是否有机会就当时未曾讨论的日本提案进行表决。

59 . 主席说，这将意味重新开始有关第1条(a)项的辩论。

60 . BONELL先生（意大利）建议委员会应首先决定是否保留其已核准的案文。如果委员会否决该案文，则可再考虑其他提法，包括日本的提案。

61 . 主席请委员会根据议事规则第33条就要求重新就第1条(a)项进行辩论的动议进行表决。

62 . 该动议以16票对6票，10票弃权获得通过。

63. 主席指出, 委员会收到了它已通过的第1条(a)项的案文、日本的提案(A/CONF.152/C.1/L.19)和由比利时提出的一项提案(A/CONF.152/C.1/L.61)。但委员会此刻似宜继续其对第15条的讨论。他以为委员会似乎认为本公约草案应高于任何国家法律。根据第15条, 只有国际公约或执行这些国际公约的国家法律可以限制本公约的范围。尽管如此, “或源自”几个字造成了某些困难, 因为它可以有各种解释。有人建议将其删去。

64. RUSTAND 先生(瑞典)说, 瑞典代表团不能同意删去该词。他的理解是许多代表赞成该词, 有可能再加上“与……相一致”。

65. 主席认为如此措辞并不能澄清有关立场; 相反, 这些措辞可能造成这样一种印象, 即各国可根据它们尚未通过的国际公约制定国家法律, 而这些法律可高于现在正在讨论的本公约。

66. 他请委员会就删去第15条中的“或源自”三字的提议进行表决。

67. 该提议以20票对4票, 9票弃权获得通过。

68. SMITH 先生(澳大利亚)说, 根据此决定, 澳大利亚代表团将撤回其载于文件A/CONF.152/C.1/L.57中的提案。

中午12时40分散会。

第16次会议

1991年4月12日, 星期五, 下午2时30分

主席: BERAUDO 先生(法国)

A/CONF.152/C.1/SR.16

审议国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案第1至16条和第20条(议程项目3)(续)(A/CONF.152/5,6,7和Add.1和Add.1/Corr.1和Add.2)

第1、2和15条(续)(A/CONF.152/C.1/L.7,L.19,L.61)

1. RUSTAND 先生(瑞典)就上次会议上对第15条提出的修正案所进行的投票解释说, 委员会决定删除“或源自”等字样, 这是一个退步。有些国家虽没有批准国际公约, 但却已在国内法中载入了国际公约的主要条款。委员会这样一来会使人们对国际公约在这些国家所起的作用产生怀疑。例如, 瑞典虽然没有批准《关于海上运送旅客及其行李的公约》, 但瑞典本国海事法就是以该公约原则为基础的。第15条原先的措词显然规定国内法服从国际法。但是, 由于委员会的决定, 这样一来, 审理货物运输权利和义务的法院就无法适当考虑到源

自国际运输公约的有关国内法。

2. 主席说,对于第1(a)条的最后一句,委员会现有三种选择:一是保留委员会业已选定的措词,即:“但是,凡身为承运人者,均不视为经营人”;二是重新采用贸易法委员会案文中的原有措词(A/CONF.152/5),从而再次展开对本款的讨论;三是不再泛指“承运人”,而是采用日本代表团提出的更加复杂的措词(A/CONF.152/C.1/L.19)。

3. OCHIAI先生(日本)介绍了日本代表团的提案(A/CONF.152/C.1/L.19),他说,与原有案文的主要差别之处在于如何处理码头装卸人。提案明确指出码头装卸人属于公约范畴,正如委员会大多数成员所希望。无论提单中是否有任何所谓的“喜马拉雅”条款。对于码头装卸人是否包括在内,原有案文模糊不清。此项提案的第二个原因是难以确定“承运人”的定义,这一点是众所周知的。

“根据适用的有关货运的法律规则”等字样即可解决这个难题。

4. 主席指出,日本提案的目的是去除“喜马拉雅”条款的影响:即使码头装卸人属于喜马拉雅条款范畴,他也属于此项公约的范畴。根据现有案文,他认为,公约中包括了码头装卸人,但在这方面可能发生解释上的问题。

5. VAN DER HORST小姐(荷兰)说,她既不能赞同第1(a)条最后一句的原有案文,也不能赞同日本的提案,因为两者都使用了“负责”一词。她支持委员会业已通过的德国提案,认为其胜于前两者,根据德国的提案,第1(a)条的最后一句是:“但是,凡身为承运人者,均不得视为经营人。”原有措词的结果将是使依法——例如根据《海牙——维斯比规则》——在装货前和卸货后对货物不负责任的承运人可根据本公约视为须负责任。这就是“负责”一词中的内在难处。不过,如果日本提案中删去“对货物负责”等字样,那么她也可接受。假使当时她知道拒绝规定“承运人”定义的提议即意味着要重新采用第1(a)条的原有案文,那么她是会投票赞成给“承运人”下个定义的。

6. 主席请委员会对日本的提案(A/CONF.152/C.1/L.19)进行表决。

7. 8票赞成、8票反对和12票弃权。

8. 提案未获通过。

9. 主席请委员会对恢复第1(a)条最后一句原有案文的提案(A/CONF.152/5)进行表决。

10. 提案以12票赞成、8票反对、8票弃权获得通过。

11. ROMAN先生(比利时)介绍了比利时代表团的提案(A/CONF.152/C.1/L.61),他说,其目的是想在经营人无法实行任何有效控制的情况下保护经营人,使之免除责任。

12. 主席请委员会对比利时提案进行表决。

13. 11票赞成、11票反对和6票弃权。

14. 提案未获通过。

15. 主席指出，委员会决定第1条不再提及承运人，这就影响到公约的适用范围。 美国提议第2条中应提及其他国际公约(A/CONF.152/C.1/L.7)。

16. SWEENEY 先生（美利坚合众国）撤回该提案。

第13条（续）(A/CONF.152/C.1/L.22)

17. MORAN 先生（西班牙）撤回西班牙代表团的提案(A/CONF.152/C.1/L.22)，这项提案原是要略去第13(1)条的起句“除本公约另有规定外”。 他感到的印象是，这句话意思不清，是多余的。 不过，他知道在条约案文中，这是标准的套语，所以现在觉得最好还是使第13(1)条保持不动。

18. 主席指出，这段话关系到第6(4)条所载的放弃权利条款，根据该款规定，经营人可商定更高的赔偿责任限额。

19. SMITH 先生（澳大利亚）请求主席允许他介绍一项口头提案，加插在第13条中，作为一项新的第1款之二，这项提案是在上次会议上产生的。

20. 主席指出，介绍口头提案是不符合议事规则的，但还是请澳大利亚代表解释其提案。

21. SMITH 先生（澳大利亚）解释说，他的提案旨在解决码头装卸人归入公约适用范围后所产生的有关解释上的困难。 他早些时候曾指出例如美国与澳大利亚或联合王国的法律学在此项问题上的不同之处。 根据澳大利亚的观点，即使码头装卸人已包括在提单条款中，也自然是要包括在公约中的。 但是，为了消除此项问题上的疑惑，他想提出一项新的第1款之二，规定经营人不得开脱根据管辖承运人的任何海运或其他提单规定所可能负有的任何赔偿责任。 码头装卸人最多可享受承运人可享受到的法律保护；但逃避不了全部赔偿责任。 拟议的案文是：“经营人不得开脱根据管理运输的任何海运或其他提单规定所负有的赔偿责任。”

22. LARSEN 先生（美利坚合众国）说，在美国，作为一项政策问题，经营人是无法开脱赔偿责任的。 因此，美国代表团对澳大利亚的提案没有意见，愿意投票表示赞成。

23. 主席询问对澳大利亚提案进行投票表决，是否有任何反对意见。

24. LEBEDEV 先生（苏维埃社会主义共和国联盟）说，由于提案是口头提出的，所以苏联代表团需要更多的时间来考虑。

25. 赵承璧先生（中国）同意苏联代表的意见。 公约草案是经过多年努力才拟定出来的，如果在此阶段进行这类改动，可能会产生严重的后果。 委员会不应立刻对澳大利亚的提案进行表决。

26. STURMS 先生（荷兰）说，对于澳大利亚的提案，似乎可有两种解释：要

么其意思是提单不得背离公约，要么就是经营人不得因公约而免除提单条款规定的责任。

27. 主席建议澳大利亚代表以书面形式向全体会议提交提案。

28. 他认为委员会愿意核准目前的第13条案文。

29. 会议决定如上。

第20条(A/CONF.152/C.1/L.30, L.59, L.60)

30. VAN DER HORST 小姐(荷兰)介绍荷兰代表团的提案(A/CONF.152/C.1/L.59)，她说，公约草案适用于处理国际海运、空运、陆运和内河水运货物的港站经营人。港站经营人各式各样，经办各类不同的货物，从事各种不同的服务。此外，这些经营人的技术和业务程度各有不同，范围广泛。鉴于这种情况，荷兰政府确信，各类不同的港站经营人不一定非要受到同样的赔偿责任制度的管辖。例如，根据公约草案第5条，赔偿责任是以认定过错或失误的原则为依据的。由于港站经营行业中的诸多差别，在许多情况下，对于某些类别的经营人来说，极难或甚至根本无法证明不是他们的责任。事实上，许多经营人处理非常大量的各种各样不同类别的货物，不可能评估这些货物的状况和质量。另外，他们也难以事先确定应采取什么样的措施，因为单据上并非总是适当表明各样货物的具体性质。可以认为经营人对收到的所有货物具备充分的知识，会在各种情况下采取适当的措施。虽然公约草案应导致港站行业的某些方面得到改善，但荷兰政府则希望有机会保留地批准公约，认为应视港站行业的具体情况而定，公约规则只适用于其中某些类别的港站经营人。

31. INGRAM先生(大不列颠及北爱尔兰联合王国)表示支持荷兰的提案。英国代表团曾多次提到如果没有保险而可能出现的问题。荷兰提案的意思也许是说，适用公约的经营人，如果无法取得保险，则在其本国可不适用这项公约。果然如此，那么就可使公约有可能得到更多些国家的接受。

32. RUSTAND 先生(瑞典)说，瑞典代表团尊重荷兰提案的出发点，但认为更重要的是保持公约的统一性。如果会议同意公约将不适用于某些类别的港站经营人，那么结果可能是每个国家即能够自己决定哪类港站适用公约。

33. 主席请委员会对荷兰的提案(A/CONF.152/C.1/L.59)进行表决。

34. 荷兰提案以18票对 5票、10票弃权被否决。

35. ROMAN 先生(比利时)介绍比利时代表团的提案(A/CONF.152/C.1/L.30)，他说，提出这项提案的理由与荷兰的相同，但是范围窄些。

36. 主席请委员会对比利时的提案(A/CONF.152/C.1/L.30)进行表决。

37. 提案以21票对 3票、7票弃权被否决。

38. SAFARIAN NEMATABAD先生(伊朗伊斯兰共和国)介绍伊朗代表团的提案

(A/CONF.152/C.1/L.60)，他说，提案的目的是要鼓励尽可能有更多的国家批准公约。虽然伊朗代表团期望各国能完全同意，毫无保留，但承认保留的权利可使对或许公约草案某些规定存在法律问题的一些国家也一齐加入公约。伊朗的提案着重指出了公约与国内法某些地方的矛盾之处，比如第12条，对实行伊斯兰法律制度的国家来说尤其如此。为使保留权利不致于限制公约草案的适用范围，伊朗的提案特别提到《维也纳条约法公约》第19条，这项条款旨在维护和捍卫任何某项公约的主要宗旨。

39. 主席请委员会对该提案(A/CONF.152/C.1/L.60)进行表决。

40. 该提案以23票对2票、7票弃权被否决。

41. 第20条获得通过。

新条文提案(A/CONF.152/C.1/L.48)

42. INGRAM先生(联合王国)介绍该国代表团的提案(A/CONF.152/C.1/L.48)，他说，赔偿责任公约通常都有一条规定原告可在何处起诉，目的是对于法院何时可审理案件这个问题，避免不同的国内法规则。这样一条规定有助于原告，使之有把握某些法院将审理案件，另外同时也有助于经营人，或被告，使之知道仅有可能在有限的一些司法管辖范围内受到起诉。在公约草案中，这一点似乎特别重要，公约草案将许多问题都交由国内法去解决，而且其中有一些不明确的地方。

43. 对于公约产生的事项进行诉讼，最适当的地点是发生损害的所在地，或如公约草案所述，是进行与运输有关服务的所在地。联合王国的提案提供了另一选择办法，可照顾到被告在损坏发生国可能仅有小部分业务的情况。但是，如果经营人与运输有关的服务只是在一个地点进行的，那么该国的法院就应是诉讼的主要地点。

44. 最后，有些国家的港务局是公共机关，这些国家可能不愿它们的港务局在公约任何缔约国受到起诉，因为有些法院会判处很高的赔偿金，超过赔偿责任的限额，然后力图对国家本身执行判决。如果没有诸如上述提议的条款，那么一国成为公约缔约国这件事本身就可能被有些国家的法院视为因此而享有管辖权，产生上述的可能做法。联合王国的提案看来是一个有效的保障，因此他推荐给委员会考虑。最后的措词可交给起草委员会，委托起草委员会确保与第2条的措词协调一致起来。

45. 主席提醒委员会说，管辖权和权限的规则已在工作组进行了详尽的讨论，工作组已决定不予采纳，因为关于这个问题，目前已有许多公约，有双边的和多边的，特别是《布鲁塞尔公约》和《卢加诺公约》。

46. TARKO先生(奥地利)说，奥地利代表团无法支持这项提案，因为关于这个问题，已有许多国际公约。如果列入这样的条款，那么关于承认和执行问

题也要列入其他条款，这样只会使公约草案更加复杂。

47 . LEBEDEV 先生（苏维埃社会主义共和国联盟）证实说，列入一条关于管辖权限问题的规定，这件事已在公约草案的筹备工作期间作了讨论。当时苏联专家曾支持这样的规定，但贸易法委员会工作组的大部分成员都决定反对这样做。因此，难以重新讨论这个问题，而且鉴于联合王国提案的紧迫性和全面性，就更加困难了。该项提案完全排除了向其他法院提出诉讼的可能性，只能向提案中所规定的法院提出诉讼，而且看起来还排除了诉诸于仲裁的可能性。

48 . PAMBOU-TCHIVOUNDA 先生（加蓬）建议，由于第12(1)条的含义是可以着手司法程序，所以联合王国的提案或许有些价值，该项提案论述了这类可能性的实际问题。

49 . 赵承璧先生（中国）指出，管辖权限的问题相当复杂，首先是运输港站经营人涉及数种不同的运输方式，其次是各国关于管辖权限的规则不尽相同，很难达到看来是联合王国提案目的的统一性，该项提案没有规定仲裁问题。因此，中国代表团不能支持这项提案。

50 . INGRAM先生（联合王国）撤回该提案。

第5条（续）（A/CONF.152/C.1/L.49）

51 . 主席提请注意摩洛哥提交的提案（A/CONF.152/C.1/L.49）。看到没有摩洛哥代表在场可介绍提案，他说在这种情形下委员会难以对之进行讨论。

第12条（续）（A/CONF.152/C.1/L.58）

52 . 主席提请注意埃及的提案（A/CONF.152/C.1/L.58）。这项提案是在截止日期过后才提交给秘书处的，所以太迟了，赶不上委员会对该条进行讨论时加以审议。当然，埃及代表可将提案提交全体会议。

53 . SOLIMAN 先生（埃及）说，由于提案是措词问题，所以埃及代表团准备毫无延迟地提交这项提案，以供起草委员会审议。

54 . 主席宣布委员会已完成了其工作的实质性部分。

下午4时散会

第17次会议简要记录
1991年4月15日，星期一，上午9时30分

主席：BERAUDO 先生（法国）

A/CONF.152/C.1/SR.17

审议国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案第 1至16条和20条（议程项目 3）
（续）（A/CONF.152/5,6,7,和Add.1 和Add.1/Corr.1和Add.2）

第14条

1．文件A/CONF.152/L.5载列的第14条在并无意见情况下获得通过。

审议起草委员会向本委员会提交的报告（议程项目 4）（A/CONF.152/C.1/L.62）

2．RAO 先生（印度）作为起草委员会主席发言，介绍了文件A/CONF.152/C.1/L.62中所载该委员会的报告。他说，起草委员会对第一委员会提交的案文作了一些主要是编辑方面的修改。他建议起草委员会的秘书向委员会提供修改的具体细节。

3．BERGSTEN先生（执行秘书）作为起草委员会的秘书发言，他指出，报告包括了第 1条至第16条，但不包括第20条，因为起草委员会向第二委员会提交的报告已对该条作了论述。对该条的俄文本、西班牙文本和阿拉伯文本作了一些小的改动，以便符合通常的惯例，出于同样的原因，也对英文本的动词时态作了一些更改。第一委员会所批准的所有实质性的修正案都已纳入案文：他只想提醒大家注意起草委员会为提高明确度而对案文作出的少数重大修改。

4．在第 4 条第 1 款的开头部分，委员会对案文的非英文本作了一些调整，以明确表明“在一段合理的时间”一语适用于客户要求出具单据的情况和经营人未接到要求仍出具单据的情况，在该条第 2 款的第一句中，“则可以推定他所收到的货物表面状况良好，除非有相反的证明”被改为“则可以推定他所收到的货物表面状况良好，除非他证明并非如此”。

5．在第 9 条的开头部分，“且如果货物交给经营人时”一语被改为“且如果货物由经营人接管时”，以更好地反映该条所考虑的情况。

6．在第10条的第 1 款中，“在他对货物负责期间”一语已改为“在他对货物负责期间及其后”，从而反映了委员会原则上已通过的由德国对这项规定所提出的提案（A/CONF.152/C.1/L.16）。在同一条的第 3 款中，“上一句不适用于……集装箱”已改为“这一出售权不适用于……集装箱”，目的是提高明确度。

7．在第12条第 4 款中，“书面声明”已改为“通知”。

8. 主席建议委员会逐条审议起草委员会拟定的案文。

第1条

9. MORAN 先生(西班牙)指出,在西班牙文本中,(a)项的最后一句应与英文相吻合,英文本再现了原来案文(A/CONF.152/5)的措辞。

10. ABASCAL 先生(墨西哥)支持这一建议。

11. BERGSTEN 先生(执行秘书)指出,为使非英文本与英文本相一致而提出的对这些语种文本的进一步修改要求应在会议结束后以书面形式提交秘书处。

12. TUVAYANOND 先生(泰国)提议删除(c)项中的“确定”一词,因为它可能引起相互矛盾的解释。

13. 主席指出,这一提案涉及一个实质问题:会议已对该条作了长时间的讨论,在能再度就此进行辩论。委员会现在只能讨论案文起草方面的问题。

14. 第1条获得通过。

第2条和第3条

15. 第2条和第3条获得通过。

第4条

16. ABASCAL 先生(墨西哥)在MORAN 先生(西班牙)的支持下指出,应对第1款和第2款的西班牙文本进行修改,以使它们与英文本相吻合,英文本现在与原案文相同。

17. 第4条获得通过。

第5条

18. LEBEDEV 先生(苏维埃社会主义共和国联盟)询问第1款中使用“以及交货迟延”一语是否是有意的。他指出,《汉堡规则》第5条相应用语为“以及迟延交付”,起草委员会的案文(A/CONF.152/C.1/L.62)第11条第5款所使用的措辞为“迟延交货造成的损失”。按照现在的案文,第5条第(1)款似乎意味着经营人并不仅仅应对迟延造成的损失负赔偿责任,而应对所有迟延负赔偿责任。

19. KATZ 先生(第一委员会秘书)说,贸易法委员会国际合同惯例工作组或委员会本身都无意背离《汉堡规则》有关这一点的原则。英文本中使用“for”一字而不使用“from”这个字是一个错误,将予以纠正。

20. 第5条获得通过,但须作出上述纠正。

第 6 条至第 10 条

2 1 . 第 6 条至第 10 条获得通过。

第 11 条

2 2 . MANSOUR 夫人（几内亚）指出，在第 4 款的法文本中，应在“L'exploitant”一词之后加上“Le transporteur”一词，以使它与英文本相吻合。

2 3 . 第 11 条获得通过，但须作出上述纠正。

第 12 条至第 16 条

2 4 . 第 12 条至第 16 条获得通过。

2 5 . 赵承璧先生（中国）通报了中国代表团希望对文件 A/CONF.152/C.1/L.62 的中文本进行的一系列更改。

2 6 . BERGSTEN 先生（执行秘书）说，在秘书处印发载有第一委员会向全体会议提交的报告的文件之前，各国代表团将有充分的机会修改第 1 条至第 16 条的各种语文本。秘书处已注意到在本次会议上提到的各项纠正。

2 7 . SOLIMAN 先生（埃及）说，埃及代表团对文件 A/CONF.152/C.1/L.62 的阿拉伯文本提出的各项起草方面的意见已得到了充分的考虑。

2 8 . INGRAM 先生（大不列颠及北爱尔兰联合王国）询问，除第 1 条至第 16 条外，委员会是否无需通过第 20 条。

2 9 . BERGSTEN 先生（执行秘书）说，从技术方面而言，情况确实如此。但是，鉴于起草委员会决定颠倒第 20 条和第 21 条的秩序，如果第二委员会能够核准所有的最后条款，这将更加合理。

上午 11 时零 5 分散会。

第 18 次会议

1991 年 4 月 17 日，星期三，上午 9 时 30 分

主席：BERAUDO 先生（法国）

A/CONF.152/C.1/SR.18

审议委员会提交全体会议的报告（议程项目 5）（A/CONF.152/11；A/CONF.152/C.1/L.2/Rev.1 和 L.2/Add.1-9）

1 . SAFARIAN NEMATABAD 先生（伊朗伊斯兰共和国），报告员，提请注意文

件A/CONF.152/C.1/L.2/Rev.1和L.2/Add.1-9 所载的委员会报告草稿以及文件A/CONF.152/11 所载委员会关于公约草案第 1至16条的报告。

2 . KATZ先生(委员会秘书)说,根据主席的建议。文件A/CONF.152/C.1/L.2/Rev.1 第一部分第6段第一句之后应新增加一句,以便清楚明了。 新的一句是:“条文按如下顺序审议:第 1条、第 3条、第 4条、第 5条、第 6条、第 7 条、第 8条、第 9条、第10条、第11条、第12条、第15条、第16条、第 2条、第13条、第14条、第20条。”

3 . 另外,文件A/CONF.152/C.1/L.2/Add.1第 4段应是:“1991年 4月 4日和 8日,第一委员会在其第四次和第七次会议上审议了第 3条”。

4 . 最后,文件A/CONF.152/C.1/L.2/Add.2第 4段应是:“1991年4月5日、8日和10日,第一委员会在其第五、六、七和第十一次会议上审议了第 4条”,该文件第 8段第二句中的“(a)项”应改为“(b)项”。

5 . 按上述修改后的委员会提交全体会议的报告获得通过。

委员会工作完成

6 . RUSTAND 先生(瑞典)赞扬主席出色地领导本委员会进行了如此困难的审议工作。

7 . 主席宣布委员会已完成了它的工作。

上午10时20分散会

第二委员会会议简要记录

第1次会议

1991年4月8日，星期一，上午 9时30分

主席：J. VILUS 女士（南斯拉夫）

A/CONF.152/C.2/SR.1

通过议程（临时议程项目1）（A/CONF.152/C.2/L.1）

1. 临时议程（A/CONF.152/C.2/L.1）通过。

选举一名副主席和一名报告员（议程项目2）

2. 主席请与会者为副主席和报告员职位提出人选。

3. LARSEN先生（美利坚合众国）建议推迟主席团成员的选举，先进行充分的协商。

4. 会议决定如上。

审议国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案第17至19条和第21至25条（议程项目3）（A/CONF.152/5,6 和7 和Add.1 和Add.1/Corr.1和Add.2）

5. 主席请委员会逐条审议条文草案。

第17条

6. 第17条以13票对零票获得通过。

第18条

7. 主席提请注意第1款，仍有待决定《公约》将开放多长时间以供签字。

8. LARSEN先生（美利坚合众国）说，美国代表团可以接受其他运输公约所适用的一年规则，如果委员会希望更长些时间，美国代表团也同样可以接受。

9. GORODISSKY先生（苏维埃社会主义共和国联盟）支持一年期的建议。

10. 主席说，她认为委员会同意在第18条第(1)款末尾加上1992年4月30日这一日期。

11. 会议决定如上。

12. 第18条以13票对零票获得通过。

第19条

13. HORNBY先生（加拿大）说，加拿大代表团曾提交了一份书面提案，但尚

未分发。提案目的是修改第19条第(3)款,以便使其反映目前第2条(适用范围)所载的有关适用《公约》需遵守的三条标准。这三条标准是经营人营业地、从事与运输有关的服务的地点以及国际私法规则。目前的第19条第(3)款仅提到营业地。在收到加拿大代表团的书面提案之前,他请求推迟对第19条的讨论。

14. SERVIGON先生(菲律宾)说,菲律宾代表团正在提交关于第19条和第21条的书面提案,因此请求推迟对这两条的审议。

15. 会议决定如上。

第22条(A/CONF.152/C.2/L.3, L.4, L.5)

16. 主席说,委员会收到了关于第22条第(1)款的三份提案,这些提案是由美利坚合众国(A/CONF.152/C.2/L.3)、德国(A/CONF.152/C.2/L.4)和荷兰(A/CONF.152/C.2/L.5)分别提出的,三份提案都是关于所需的批准书件数。美国的提案不是修正案,只是表示对现有规定的支持,即《公约》应在五个国家批准或加入后生效。德国和荷兰的提案完全一样,旨在将第22条第(1)款中的“第五”改为“第十五”,即需要有15件批准书或加入书才能生效。

17. LARSEN先生(美利坚合众国)说,美国代表团的提案是因为考虑以往一些公约需要大量批准书而迟迟不能生效。例如,1980年的《多式联运公约》,需要30件批准书,至今尚未生效,目前审议中的《公约》是一份非常有用的文件,而且相当独特,因为它适用于各国的内部事务。因此,美国代表团支持委员会的结论,主张有五个国家批准即可生效。

18. HENGSTENBERG VON BORSTELL先生(德国)说,他理解美国的忧虑,但德国代表团赞成应有更多的批准书——15件是一个合理的数字——以便《公约》得到更加广泛的接受。如果只有五个国家的法院适用《公约》的规定,那么《公约》将没有什么意义。

19. HORNBY先生(加拿大)说,加拿大支持规定仅要少量批准书即可生效,理由与美国代表团大致相同。《公约》论述的基本上都是国际私法特别是国内法的事项。其中大多数义务都要求当事国使其国内法与本《公约》协调一致起来,如果有国家愿意遵守《公约》规定,应鼓励它们这样做。加拿大代表团甚至可接受规定的批准书更少些。

20. MARSHALL先生(大不列颠及北爱尔兰联合王国)说,其本国代表团曾期望批准书件数与其他有关运输公约规定的数目相同,但听到前几位发言者发表的意见后,准备同意15这个数字,这样仍可具有广泛的国际代表性。仅有少数国家批准的公约是毫无意义的。

21. FUJISHITA 先生(日本)和张克宁先生(中国)支持现有的案文。

22. SERVIGON先生(菲律宾)、FARIDI ARAGHI 先生(伊朗伊斯兰共和国)

和STROLZ女士（奥地利）表示支持德国和荷兰的提案。

23. 主席请委员会对德国和荷兰的提案进行表决。

24. 载于文件A/CONF.152/C.2/L.4的德国提案和载于文件A/CONF.152/C.2/L.5的荷兰提案以8票对5票被否决。

25. 第22条以8票对3票、1票弃权获得通过。

第23条

26. 第23条以13票对零票获得通过。

第24条

27. FARIDI ARAGHI 先生（伊朗伊斯兰共和国）得到ASTAPENKO 先生（白俄罗斯苏维埃社会主义共和国）的支持，建议第24条第(7)款增加一些措词，规定保存人应向各当事国通报修正案生效事宜。

28. 主席说，她的理解是，现行做法是秘书长作为保存人应向所有当事国通知修正案生效情况。

29. LARSEN先生（美利坚合众国）说，如果《维也纳条约法公约》规定各国应被告知所应承担的义务，那么他认为这样就足够了。必需有可能迅速调整讨论中的《公约》，所以他支持第24条第(7)款的现有案文。

30. FARIDI ARAGHI 先生（伊朗伊斯兰共和国）说，鉴于由保存人通知修正案生效事宜已是惯例，所以他可以接受第(7)款的现有案文。

31. MARSHALL先生（联合王国）说，列入第24条第(2)款也许会导致召开不必要的会议。第6条规定的数额变化的可能性已在第23条第(1)款和第24条第(1)款中作了充分的阐述；因此第24条第(2)款是多余的。

32. LARSEN先生（美利坚合众国）说，对某些其他公约来说，数额缩减是一个严重的问题，应定期审查赔偿责任限额。因此，他赞成目前的草案。

33. 主席提请注意关于记账单位规定和赔偿责任限额调整的大会第37/107号决议，这项决议经由联合国国际贸易法委员会通过，其中建议凡载有赔偿责任限额规定的国际公约，均应含有一款类似目前正在讨论中的规定。

34. MARSHALL先生（联合王国）说，鉴于他的建议没有得到支持，所以他愿意收回建议。

35. 第24条以12票对零票获得通过。

第25条

36. 第25条以12票对零票获得通过。

上午11时散会

第2次会议

1991年4月10日，星期三，上午9时30分

主席：J. VILUS 女士（南斯拉夫）

A/CONF.152/C.2/SR.2

选举一名副主席和一名报告员（议程项目2）（续）

1. HORNBY先生（加拿大）提名Fujishita先生（日本）担任副主席职务。

2. GORODISSKY先生（苏维埃社会主义共和国联盟）提名Strolz女士（奥地利）担任报告员职务。

3. Fujishita先生（日本）和Strolz女士（奥地利）分别当选为副主席和报告员。

审议国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案第17至19条和第21至25条（议程项目3）（续）（A/CONF.152/5,6,7 和Add.1 和Add.1/Corr.1和Add.2）

第19条（A/CONF.152/C.2/L.7）

4. HORNBY先生（加拿大）说，对第19条第3款所提的修正案目的是为了在该条中反映出本《公约》适用范围的标准，这一标准载于本公约第2条的第1款（a）、（b）和（c）项中。

5. 在一项国际私法公约中包括一项有关联邦州的条款是惯常做法，如能接受他所提出的修正案则有助于他的国家加入本《公约》。

6. 他希望委员会在起草委员会对该提案稍做修改后通过该提案。

7. FUJISHITA先生（日本）支持所建议的该修正案，但认为有必要在（b）项的开头加上“如果”一词。不过可由起草委员会做出决定。

8. LARSEN先生（美利坚合众国）支持该提案，因为他认为该提案的目的是为了更广泛地应用本《公约》。

9. 张克宁先生（中国）支持加拿大的提案。

10. GORODISSKY先生（苏维埃社会主义共和国联盟）对提案有所保留。他同意第2条和第19条的规定应相互对应，但第一委员会尚未就第2条作出决定。

11. 主席说，第2条与第19条确实密切相关，而第一委员会尚未审议第2条。但加拿大代表已表明，他的提案可由起草委员会斟酌改动。可指示起草委员会修改该提案的措辞，以使其与第一委员会有可能对第2条所做的任何变动保持一致。她建议委员会似宜在这一谅解的基础上通过加拿大的提案。

12. HORNBY先生（加拿大）表示，主席的建议确切地反应了他的立场。

13. 加拿大的提案以9票对1票、3票弃权获得通过，但尚待起草委员会斟

酌措词。

第21条(A/CONF.152/C.2/L.6、L.8)

14. 主席请委员会首先讨论菲律宾的修正案(A/CONF.152/C.2/L.8)，因为该修正案与原有案文出入最大。

15. BELLO 先生(菲律宾)说，第20条的目的是防止对《公约》做任何保留。但第21条却为保留提供了一个漏洞，因为声明的形式可以是保留，鉴于这一原因，建议将其删去。

16. FUJISHITA 先生(日本)说，他并不认为第21条与第20条有矛盾，因为其中的“声明”一词仅指根据第19条的规定所做的声明，而不是指根据国际公法的原则所做的任何解释性声明。

17. HORNBY 先生(加拿大)指出，《联合国国际货物销售合同公约》(1980年，维也纳)中有与第20条和第21条几乎完全一样的条文。因此，列入这类条款在各项国际贸易法公约中是符合常规的。

18. 张克宁先生(中国)说，他同意日本的观点，即，第21条中提到的声明就是第19条中所提到的，与第20条并不矛盾。

19. SOLIMAN 先生(埃及)说，他认为第21条意思既清楚又确切。应该维持不动。

20. ASTAPENKO 先生(白俄罗斯苏维埃社会主义共和国)说，他也认为第20条和第21条之间并无直接联系。但为避免误解，并明确第21条中提到的声明就是第19条中所指的声明，他建议，应重新安排《公约》的案文，以便这两条先后衔接，中间不再有第20条。也许菲律宾可认为该办法可以接受。

21. KEINAN 先生(以色列)说，鉴于埃及和加拿大所提出的理由，第21条应维持草案案文不变。

22. BELLO 先生(菲律宾)说，他反对第21条的主要理由是该条针对整个《公约》提出声明；将这些声明的适用仅限于第19条似可接受。

23. LARSEN 先生(美利坚合众国)说，对“声明”一词的使用似乎有些混淆不清。在条约实践中，各国有权就其对一项公约的解释发表声明，这些声明将一直有效，除非其他缔约国对有关解释提出质疑。第21条中所提及的声明不仅与第19条有关，而且与整个《公约》有关。因此，第21条应维持原文不变。

24. FARIDI ARAGHI 先生(伊朗伊斯兰共和国)说，第21条应按草案案文不变。

25. BELLO 先生(菲律宾)说，美国代表的意见更使他担心第21条措辞可能引起的歧义。但鉴于他的提案缺少支持。他将撤回该提案。

26. 主席请委员会审议由日本提出的对第21条第1和4款的修正案(A/CONF.152/C.2/L.6)。

27. FUJISHITA 先生(日本)说,日本代表团的修正案是为了明确一点,即,第21条中提及的声明仅指第19条中所规定的声明。许多国际公约中都有类似于第19条和第21条中的那些规定,他怀疑可以根据第21条——尤其是该条的第3、4款——作出解释性声明的观点是否正确。

28. SOLIMAN 先生(埃及)说,第21条中提及的声明指整个《公约》。因此,该条款文应维持不变。

29. ASTAPENKO 先生(白俄罗斯苏维埃社会主义共和国)赞同所提出的该修正案。该修正案涉及实质性的问题。关于美国所说的解释性的声明,《维也纳条约法公约》第三部分的第3节“条约的解释”中根本未提及声明。因此,在一项国际公约中为此目的而使用声明是不可接受的。一个国家反对一项公约中的某项规定的唯一方式是提出保留,但在本《公约》中已排除了这种方式。虽然会议完全可以通过能使各国提出其解释本《公约》的声明的规定,但这样做违背了条文拟订者的本意——他们的本意是使第21条的规定仅指第19条。

30. 张克宁先生(中国)表示支持日本的修正案,并同意应按白俄罗斯苏维埃社会主义共和国代表所提出的建议,将第19条和第21条衔接在一起。

31. LARSEN 先生(美利坚合众国)说,白俄罗斯苏维埃社会主义共和国代表对《维也纳条约法公约》中有关声明的内容的说法是正确的。因此,他对日本的修正案不再有任何反对意见。

32. GORODISSKY 先生(苏维埃社会主义共和国联盟)说,日本的修正案是完全可以接受的。但第21条对本《公约》草案中的其他几条,如第23条(修改和修正)也可能有影响。因此,也许最好还是保留原有措辞。

33. 张克宁先生(中国)说,苏联代表提出的这点很重要。但他认为,为解决这一问题,可在保留日本修正案的同时,在第19条之后留出空白,以便插入其他有关条文的编号。

34. 主席将日本的修正案(A/CONF.152/C.2/L.6)付诸表决,但有一项谅解,有关第19、20和21条的先后次序可能进行调换以及在第21条中再加入有关各条的编号的问题将提交给起草委员会酌定。

35. 在该谅解的基础上,该修正案以 9 票对 5 票获得通过。

结尾格式

36. 主席请委员会审议本《公约》草案的最后两段。

37. 最后两段(结尾格式)获得通过,并提交给起草委员会,谅解是以后将在结尾格式加入有关地点和时间的细节。

上午11时散会。

第3次会议

1991年4月12日，星期五，上午9时30分

主席：J. VILUS 女士（南斯拉夫）

A/CONF.152/C.2/SR.3

审议起草委员会提交本委员会的报告（议程项目4）

1. SAHAYDACHNY 先生（委员会秘书）告诉本委员会，起草委员会提交第二委员会的报告将先由本委员会审议，然后本委员会再将公约条文提交全体会议通过。另外，本委员会的报告中将写入一段有关上述内容的文字。

审议本委员会提交全体会议的报告（议程项目5）（A/CONF.152/C.2/L.2 和Add.1-3）

2. 主席请委员会审议提交全体会议的报告草稿。

一、导言（A/CONF.152/C.2/L.2）

3. 导言获得通过。

二、第二委员会对《国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约草案》（A/CONF.152/C.2/L.2 和Add.1-3）的审议

第17条和第18条（A/CONF.152/C.2/L.2）

4. 报告草稿中关于第17条和第18条的部分获得通过。

第19条和第21条（A/CONF.152/C.2/L.2/Add.1）

5. ASTAPENKO 先生（白俄罗斯苏维埃社会主义共和国）说，他同意报告草稿中关于第21条的部分，不过该条的诸项修正案会引起编辑上的问题。鉴于日本对第21条第(1)款提出的修正案目前与第19条确立了明确的关系，所以第21条第(2)款关于声明通知的规定基本上是多余的，因为这项规定与第19条第(2)款几乎完全一样。因此，他提议删去第21条第(2)款，并且为前后一致起见，第19条第(2)款“通知”二字之前应加上“书面”二字。

6. 主席说，委员会对各项条文提出的建议将提交起草委员会。她认为委员会同意将白俄罗斯苏维埃社会主义共和国代表的建议提交起草委员会。

7. 会议决定如上。

8. 报告草稿中关于第19条和第21条的部分获得通过。

第22条至第25条(A/CONF.152/C.2/L.2/Add.2)

9 . 报告草稿中关于第22条至第25条的部分获得通过。

公约的最后格式条款(A/CONF.152/C.2/L.2/Add.3)

10 . 报告草稿中关于公约最后格式条款的部分获得通过。

11 . 委员会的报告获得通过，但仍须审议起草委员会提交本委员会的报告。

上午10分25分散会

第4次会议

1991年 4月15日，星期一，上午11时45分

主席：J. VILUS 女士（南斯拉夫）

A/CONF.152/C.2/SR.4

审议起草委员会提交本委员会的报告（议程项目4）（续）(A/CONF.152/C.2/L.9)

1 . RAO 先生（印度）作为起草委员会主席发言，介绍了起草委员会提交第二委员会的报告(A/CONF.152/C.2/L.9)并建议请起草委员会秘书指明在第二委员会核准的条款案文中作出的改动。

2 . BERGSTEN先生（执行秘书）作为起草委员会秘书发言说，起草委员会在第18条第1款的两个空白处填入了会议全称和“1992年 4月30日”等字。根据白俄罗斯代表团在第二委员会上提出的一项建议(A/CONF.152/C.2/SR.3)，起草委员会在讨论后决定从第19条第(2)款中删去“应通知保存人并”这几个字。第二委员会根据第一委员会关于第2条的决定交给起草委员会的第19条第(3)款的案文没有改动。

3 . 在原为第21条的第20条中，起草委员会根据第二委员会的请求，将第1和第4款中的“根据本公约”几个字改为“根据第19条”。同样，根据第二委员会的建议，起草委员会颠倒了第20条与第21条的顺序，并在第25条中加入了提及第24条第8款的参照字样。签署仪式后将在公约的倒数第二款中写入日期。

4 . 在回答TUVAYANOND先生（泰国）时，BERGSTEN先生（执行秘书）解释说，根据在第二委员会中达成的下述协议，已将1992年 4月30日这个日期写入第18条第(1)款中，即公约应在最后一次会议结束之后约一年的时间内继续开放供签署。

5 . 第17条至第25条获得通过。

审议本委员会提交全体会议的报告（议程项目 5）（续）（A/CONF.152/C.2/L.2 和Add.1-3）

6 . SAHAYDACHNY 先生（委员会秘书）说，本委员会已在上次会议上通过其报告的第一和第二节。他请委员会核准在该报告中增加下述案文：

“三．审议起草委员会提交本委员会的报告

第二委员会在1991年 4月15日举行的第四次会议上收到起草委员会提交第二委员会的一份报告(A/CONF.152/C.2/L.9)其中载有经过起草委员会核准的第17条至第25条的案文。第二委员会将这些条文提交全体会议。”

7 . 委员会报告第三节获得通过。

8 . 张克宁先生（中国）说，中国代表团发现，文件A/CONF.152/C.2/L.9的中文本与文件A/CONF.152/5的第17至第25条的案文完全一样，感到吃惊。

9 . BERGSTEN先生（执行秘书）说，所有对第17至第25条各种语文文本的必要更正均应告知秘书处引起注意。秘书处应将其编入载有第二委员会提交全体会议报告最后文本的文件之中。

本委员会工作完成

10 . 主席宣布本委员会完成了它的工作。

中午12时15分散会。

كيفية الحصول على منشورات الأمم المتحدة

يمكن الحصول على منشورات الأمم المتحدة من المكتبات ودور التوزيع في جميع أنحاء العالم. استعلم منها من المكتبة التي تتعامل معها أو اكتب إلى : الأمم المتحدة، قسم البيع في نيويورك أو في جنيف.

如何购取联合国出版物

联合国出版物在全世界各地的书店和经售处均有发售。请向书店询问或写信到纽约或日内瓦的联合国销售组。

HOW TO OBTAIN UNITED NATIONS PUBLICATIONS

United Nations publications may be obtained from bookstores and distributors throughout the world. Consult your bookstore or write to: United Nations, Sales Section, New York or Geneva.

COMMENT SE PROCURER LES PUBLICATIONS DES NATIONS UNIES

Les publications des Nations Unies sont en vente dans les librairies et les agences dépositaires du monde entier. Informez-vous auprès de votre libraire ou adressez-vous à : Nations Unies, Section des ventes, New York ou Genève.

КАК ПОЛУЧИТЬ ИЗДАНИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

Издания Организации Объединенных Наций можно купить в книжных магазинах и агентствах во всех районах мира. Наводите справки об изданиях в вашем книжном магазине или пишите по адресу: Организация Объединенных Наций, Секция по продаже изданий, Нью-Йорк или Женева.

COMO CONSEGUIR PUBLICACIONES DE LAS NACIONES UNIDAS

Las publicaciones de las Naciones Unidas están en venta en librerías y casas distribuidoras en todas partes del mundo. Consulte a su librero o diríjase a: Naciones Unidas, Sección de Ventas, Nueva York o Ginebra.