



# 联合国贸易和发展会议

Distr.  
GENERAL

TD/B/1311  
TD/B/C.4/341  
TD/B/C.4/ISL/59  
4 June 1992  
CHINESE  
Original: ENGLISH

贸易和发展理事会

## 国际航运立法问题工作组第十三届会议的报告

会议于1991年11月11至19日  
在日内瓦万国宫举行

### 目 录

<u>章 次</u>	<u>段 次</u>
导 言.....	1
一、共同海损(议程项目3).....	2 - 25
二、组织事项.....	26 - 39

### 附 件

- 一、工作组第十三届会议通过的決定
- 二、工作组主席向全会提交的关于专家小组工作情况的报告
- 三、工作组第十四届会议的临时议程

## 导 言

1. 国际航运立法问题工作组于1991年11月11日至19日在日内瓦万国宫举行了第十三届会议。会议期间，工作组举行了五次全体会议。本报告简要记录了会议的讨论情况。

## 第一章

### 共同海损 (议程项目3)

2. 为审议这个项目，工作组收到了下列文件：

“共同海损：初步评论”——贸发会议秘书处的报告(TD/B/C.4/ISL/58)。

3. 航运司司长谈到了大约三千年前在地中海贸易中共同海损制度的起源，当时商人们通常携带他们的货物旅行，沿路买卖和交易货物。当时的小船每一次航行可能只能装载五六批货物，共同海损的理算相对简单。共同海损制度起了非常有用的作用，因为商人们可能把他们的大部分财产均投入到一趟生意中，且没有保险保护他们免受损失。然而，共同海损的范围从那时以来已大为扩大，他引用了在这个问题上的一位著名英国权威的话，说在过去125年里对这套制度的反对意见正是由于被认为是共同海损本题的情况与日俱增所致。

4. 他指出，在目前的航运做法中，现代化的普通货船或集装箱船承载数百批甚至上千批属于不同托运人的货物，共同海损的理算需要花很多时间和费用。这种情况造成了很多不满，一再有人要求干脆废除共同海损制度，或对它进行大范围的改革，秘书处的报告已经表明了这一点。

5. 最后，他谈到了秘书处报告中提出的建议，在保险业彻底讨论技术问题以便决定是否可以找到新的保险安排取代现有的共同海损制度之前，工作组审议简化或改革共同海损的问题为期过早。如果调查证明新的保险安排能够为共同海损提供更有效和低廉的替代办法，则必须对有效废除共同海损的最佳办法进行调查。而如果保险业得出结论，没有更为可行的保险办法，则工作组便宜审议简化、改革或修改共同海损制度的问题和约克-安特卫普规则。他请工作组审议这个建议。

6. B组的发言人(联合王国)说，B组十分感兴趣地研究了秘书处的报告，报告为共同海损制度作了令人感兴趣的和材料详实的全面分析，包括对共同海损概念演变的历史回顾和约克-安特卫普规则，以及十八世纪末以来出现的对共同海损的批评、修正和备选办法建议。

7. 他指出，共同海损多年来似乎一直没有成为任何政府或政府间机构关注的问题。虽然原先的用意是在国家法律中加以制定，却只有在非常有限的海事守则中规定，在各方没有任何相反规定的情况下，约克-安特卫普规则适用于海上货物运

输合同。总的来说，共同海损和约克-安特卫普规则被看作是一个商业问题，各国政府任由有关商业各方，主要是国际海事委员会(海事委员会)处理。约克-安特卫普规则适用于大多数海洋货运合同，因此，具有一定的商业意义，也造成了某些争端，尽管并不严重。他回顾说，海事委员会在1924年承担了对规则的责任，之后又在1950年、1974年和1990年颁布过修正案。同大多数国际议定的公约或规则比较之下，约克-安特卫普规则已参酌现况和惯例进行刷新和修订。自愿采纳规则提供了很大的灵活性，使得在如果有此愿望的情况下可以较快地对规则进行修订。对海事委员会的带头作用，批评性意见极少。海事委员会正考虑在1994年的大会上对规则进行更新或审查，它属下一个国际小组委员会目前正在审议这个题目。

8. B组认为，贸发会议再次讨论这一议题时可作出很多贡献。贸发会议可与海事委员会、国际海运保险联合会和其他国际组织密切协商，对新的保险安排在多大程度上有可能修订共同海损或修订它的一部分的问题提出它认为必要的建议，它可评价任何这类保险安排对商业当事方所承担的保险费和运费产生何种影响。秘书处可将它的研究成果提交第十四届工作组会议审议。B组还认为，贸发会议秘书处和专家小组可对海事委员会国际小组委员会审查和简化现行约克-安特卫普规则作出重大贡献。

9. B组认为，取消共同海损的任何建议应来自于所涉的商业当事方，由它们议定，因为是它们要承担这一行动所带来的财务后果。B组还强烈认为，工作组本届会议设立的专家小组只应处理共同海损的实质性问题，贸发会议在这领域的进一步工作，特别是决议，应在全会上或由会议主席设立的谈判小组进行讨论。

10. 他认为，任何修订后的共同海损制度均应符合以下要求：

- (a) 应该保持商业当事方之间目前这种公平均衡状态；
- (b) 只在船方和货方积极要求的情况下，才作改变；
- (c) 船方和货方在任何新的制度下，如能够享有与目前制度同样良好的财务状况，才会同意取消共同海损；
- (d) 不增加保险费和运费。

11. 77国集团发言人(尼日利亚)说，77国集团完全赞同秘书处报告的结论。她指出，虽然共同海损的概念所依据的是较为简单的公平原则，但实际上经过几个世纪的演变，这一简单的原则已变得复杂到不得不对整个概念认真地重新加以考虑。

12. 目前，共同海损的理算可能需要几年，在涉及成千上万不同货主的情况下，可能延续10年，造成庞大的费用支出。出现延误和所涉费用是有关当事方提出

众多申诉的原因。对发展中国家而言，还有其他问题可能造成更多的混乱和延误，如担保的提供、共同海损分摊的收取和外汇管制。缺乏有关的专门知识是另一重要因素：大多数发展中国家都没有共同海损理算师这一行业。

13. 虽然约克-安特卫普规则被广泛采用，列入了租船合同、提单和海运保险单，但不同国家的法庭和海损理算师对它们的解释并不总是相同。而且，约克-安特卫普规则没有涵盖共同海损的所有方面。例如，规则对共同海损理算师地位、执行共同海损分摊的诉讼时效和危险货物的处理等问题没有任何规定，只能诉诸于不同国家的立法。

14. 她回顾说，1982年海事委员会工作组在审议现行的做法、它的缺欠、问题和可供选择的解决办法后认为，共同海损现有问题的解决可能要靠新的保险安排，而不是其他可能的改革。她还提到了人们不断提出的批评和许多著名权威人士呼吁取消共同海损制度的漫长历史。

15. 鉴于以上情况，77国集团认为，在对可替代制度的可行性进行彻底调查之前，工作组不宜审议共同海损或约克-安特卫普规则的改革或修订问题。贸发会议秘书处关于共同海损的报告中建议，秘书处在与海事委员会协商后，征询保险公司的意见，以便进行了一项调查，确定是否有可能找到一项效率较高而费用较低的保险安排，从而取消共同海损制度。77国集团对这一建议全力支持。如果保险公司认为可以找到可行的保险办法，那么就要调查实施取消现行制度的最佳手段。反之，如果保险界认为没有任何可行的保险办法，工作组才宜审议共同海损制度和约克-安特卫普规则的简化和改革问题。鉴于《1978年联合国海上货物运输公约》(汉堡规则)将于1992年11月1日生效，在这种情况下用新的眼光去看待这一古老制度的时机已经成熟。

16. 中国代表说，秘书处的报告是很有价值的参考资料。他指出，共同海损是在过去几个世纪中形成的古老海运法则，现在已为海运界普遍接受。但是，共同海损制度已变得很复杂而费时。他也注意到，几年来已经对废除或保留共同海损分摊制度进行了多次讨论。因此，工作组在本届会议上审议这一主题很及时，中国准备积极参加并希望取得圆满结果。他认为，在现阶段，讨论的重点不应当是审查共同海损制度，而应当是在各组和代表团之间交换意见。

17. 国际海事组织(海事组织)秘书处代表说，共同海损这一主题对海事组织及其成员国政府具有特别意义。她回顾说，1989年4月在伦敦举行的救助问题外交会议通过了《国际救助公约》和一项决议，决议要求海事组织秘书长采取适当步骤以

修订《1974年约克--安特卫普规则》，从而确保根据第14条支付的特别赔偿不列为共同海损。为执行这项决议，海事组织秘书长已要求国际海事委员会(海事委员会)采取必要步骤以修订《1974年约克--安特卫普规则》。为此，海事委员会成立了一个国际小组委员会，该小组委员会对《约克--安特卫普规则》中关于救助的规则六作了修订。1990年6月在巴黎举行的海事委员会第34次国际会议上通过了规则六的新案文。她相信，贸发会议工作组本届会议产生的结论和建议对海事组织未来的工作将具有重大意义，将有助于寻求新的主张和办法。

18. 国际海事委员会(海事委员会)观察员指出，《约克--安特卫普规则》自在1864年于约克举行的第三次共同海损会议上确立以来历经多次修订。海事委员会于1950年和1974年对其作了进一步修订，为了确保其与1989年的《伦敦救助公约》一致，1990年又对其作了一次较小的修改。他还说，海事委员会1990年12月作出的关于进一步审查共同海损问题和《约克--安特卫普规则》的决定是符合传统做法的。

19. 他认为，贸发会议秘书处的报告和建议非常中肯，海事委员会准备和贸易会议秘书处一起与保险业进行接触，以便和它们一起研究对共同海损制度所涉商业和法律问题在保险上作出反应的潜力。

20. 他说，海事委员会所设立的负责这一专题的小组委员会将于1992年初开始工作；《规则》的修订案文，如果有的话，将由海事委员会大会于1994年通过。《约克--安特卫普规则》被认为是在私人组织一级通过的自愿规则，他希望这些规则将保持这一地位。他指出，海事委员会只负责处理《约克--安特卫普规则》问题，而不是共同海损制度本身。他认为，应当由工作组决定是否需要进一步协调。

21. 波罗的海和国际海事理事会(海事理事会)观察员说，海事理事会作为日常工作经常参与处理共同海损问题。共同海损条款被作为标准条款列在提单和租船合同中。在其与租船人、托运人和收货人的谈判中，海事理事会从未遇到有人反对将一共同海损条款列入提单或租约的情况。他认为，在货主或船东方面没有人要求废除这一制度。《约克--安特卫普规则》的长处在于其在世界上被广泛接受以及由于其私人性质便于修订。他还说，司法界对共同海损制度本身没有提出过批评；他认为，秘书处报告中所说的在理解共同海损制度方面可能存在的困难不能作为废除这一制度的正当论据。他同意，总是有改进和简化的余地；但坚持认为，对约克--安特卫普规则的任何修订都必须确保目前的普遍性不受影响。在提到海事委员会中负责研究《约克--安特卫普规则》的小组委员会时，他说，海事理事会不反对按照贸

发会议秘书处报告中的建议进行的保险调查。

22. 国际海运公会观察员说，船东们不认为有必要或有人希望废除共同海损制度。批评主要来自学术界和其他非执业者。《约克--安特卫普规则》是自愿性的，如果有关各方普遍对共同海损制度感到不满意，很可能已建立起另一种制度，或者，有关各方也就会会议定不再实行这些规则，让受害者自行承担所受损失。他指出，船东们认为鉴于海运的特点，仍然有充分的理由保留共同海损制度。虽然如此说，如果工作组作出决定，他并不反对修改或更新这个制度。另外，他也不反对考虑保险等替代性制度。但是，他认为，这方面的任何工作都应当由海事委员会牵头，并有贸发会议秘书处等其他有关各方广泛参加，这样做会更合理。他表示，国际海运公会愿意作为负责支付共同海损摊款的各商业方之一参加将来有关这一问题的任何工作。

23. 在1991年11月15日第99次全体会议上，主席介绍了他向全会提交的关于专家小组工作情况的报告草稿。（关于专家小组的设立，参看第二章(c)节）。经简短讨论后，与会者对主席的报告草稿提出了若干修正建议。

24. 在同一次会议上，工作组决定设立一个主席联系小组，以审议主席就议程项目3(共同海损)提出的决定草案的案文并将其最后定下来。

#### 国际航运立法问题工作组采取的行动

25. 在1991年11月19日第100次(闭幕)全会上，工作组未经修正通过了主席向全会提交的关于专家小组工作情况的报告草稿(TD/B/C.4/ISL/L.88)以及主席就“共同海损”问题提出的决定草案(TD/B/C.4/ISL/L.89)。这两份案文都是经主席联系小组非正式磋商后提出。（关于“共同海损”的决定见下文附件一。主席关于专家小组工作的报告见附件二）。<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> 在闭幕会议上，77国集团、B组国家和中国提出了程序性意见。待有关代表团核准后，这些意见将酌情反映在本报告增编中。

## 第二章

### 组织事项

#### A. 会议开幕

26. 国际航运立法问题工作组第十三届会议于1991年11月11日由K.-J.Gombrii先生(挪威)代表工作组第十二届会议主席主持开幕。

#### B. 选举主席团成员

(议程项目1)

27. 工作组在1991年11月11日的第96(开幕会议)和97次会议上选出了以下主席团成员:

主席: Gabriel RIVERA MIRANDA 先生 (墨西哥)

副主席: Mostafa WAGUIH ARAFA 先生 (埃及)

Johan SYAHPERI 先生 (印度尼西亚)

Norifumi IDE 先生 (日本)

Karl-Johan GOMBRII 先生 (挪威)

A. S. KOKIN 先生 (苏联)

报告员: Somporn PAISIN 先生 (泰国)

#### C. 通过议程和安排工作

(议程项目2)

28 工作组第96次会议还通过了文件TD/B/C.4/ISL/57和Corr.1中的临时议程。这样,第十三届会议的议程如下:

1. 选举主席团成员
2. 通过议程和安排工作
3. 共同海损
4. 工作组第十四届会议的临时议程和日期



5. 其他事项

6. 通过工作组提交航运委员会的报告。

29. 工作组在这次会议上还按以往的惯例,决定设立一个专家小组从事共同海损(议程项目3)方面的实质性工作。专家小组举行了非公开会议,工作组在1991年11月19日在第100次全体会议上审议了专家小组讨论的结果。

30. 关于会议的工作安排, B组发言人(大不列颠及北爱尔兰联合王国)说, B组赞同设立专家小组, 但希望强调: 该小组只应处理共同海损的实质性项目。贸发会议秘书处所从事的进一步工作的问题, 特别是有关进一步工作的决议或其他任何形式的协议, 应由工作组全体会议或由工作组本届会议主席设立的谈判组予以审议。他着重强调说, 专家小组不应处理进一步工作的问题, 因为制定工作方案是各国政府的特权。专家们可以提出建议, 各国政府也不妨考虑这种建议, 但应由政府的代表审议和决定工作组今后的工作方案。

D. 成员和出席情况<sup>2</sup>

31. 下列属于工作组成员的贸发会议成员国派代表出席了会议: 阿尔及利亚、比利时、巴西、喀麦隆、加拿大、中国、科特迪瓦、古巴、埃及、芬兰、加蓬、德国、加纳、希腊、匈牙利、印度、印度尼西亚、伊朗(伊斯兰共和国)、日本、肯尼亚、科威特、利比里亚、马达加斯加、墨西哥、摩洛哥、荷兰、尼日利亚、挪威、阿曼、巴拿马、菲律宾、葡萄牙、罗马尼亚、沙特阿拉伯、西班牙、斯里兰卡、阿拉伯叙利亚共和国、泰国、土耳其、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、坦桑尼亚联合共和国、美利坚合众国。

32. 贸发会议另一成员国参加了会议: 奥地利。

33. 西亚经济及社会委员会派代表出席了会议。贸发会议--关贸总协定合设的国际贸易中心也派代表出席了会议。

34. 以下专门机构派代表参加了会议: 国际海事组织。

35. 下列政府间组织派代表参加了会议: 经济合作与发展组织、非洲统一组织。

---

<sup>2</sup> 工作组第十三届会议与会者名单见TD/B/C.4/ISL/INF.14。

36. 下列非政府组织派代表出席了会议：普通类：国际律师协会。特别类：波罗的海和国际海事理事会、国际海运公会、国际海事委员会、国际船商协会。

E. 工作组第十四届会议的临时议程和日期  
(议程项目4)

37. 在1991年11月19日第100次(闭幕)会议上,工作组通过了贸发会议秘书处提出的工作组第十四届会议的临时议程草案(TD/B/C.4/ISL/L.90)。(临时议程见下文附件三)。

38. 至于第十四届会议日期,工作组注意到:按照贸易和发展理事会第三十八届第一期会议核准的贸发会议1992年指示性会议日历,工作组第十四届会议将于1992年11月召开。确切日期待日历问题非正式小组审议会议日历后通知。

F. 通过工作组提交航运委员会的报告  
(议程项目6)

39. 在第100次会议上,工作组还通过了第十三届会议的报告草稿(TD/B/C.4/ISL/L.87)并授权报告员酌情完成报告定稿。

附 件

附 件 一

工作组第十三届会议通过的决定

第7(XIII)号决定. 共同海损

国际航运立法问题工作组,

决定:

1. 请贸发会议秘书处与国际海事委员会(海事委员会)密切磋商,与包括国际海运保险联合会在内的保险业和代表与共同海损有关的商业各方的国际组织进行接触,研究保险安排可在何种程度上简化共同海损制度运作的问题。进行这项研究应考虑到必须保证各方面商业利益之间的合理平衡,并应特别考虑到:

- (一) 在保险单中采用承诺条款的利弊;
- (二) 任何新的保险安排对有关商业各方的费用。

2. 请贸发会议秘书处和海事委员会协同保险业和其他有关方面,编制一份有关共同海损的最新统计资料,特别是有关解决共同海损所花的时间、海损理算的地点(即确定分摊值的地点、分摊的执行、诉诸法庭、适用法律和惯例及最终理算的编制和发表)和费用的资料;

3. 请贸发会议秘书处征询发展中国家政府和与共同海损有关的商业各方 -- 特别是发展中国家的商业各方 -- 有关它们在共同海损方面的经验,并通过同样渠道寻求获得第2段中要求的数据资料;

4. 请贸发会议秘书处与海事委员会关于审查和简化现行的约克-安特卫普规则国际小组委员会正在进行的工作合作,并对之作出贡献;

5. 在工作组第十四届会议审议本决定第1段中提出的有关保险的研究结果和第2、第3段中要求的资料;

6. 请贸发会议秘书处在现有资源范围内就有关共同海损的法律和惯例,向有此要求的政府提供援助,包括提供培训和区域讲习会;

7. 请贸易和发展理事会在其第三十八届第二期会议上认可国际航运立法问题工作组的报告和其中所载的决定。

1991年11月19日

第100次会议

## 附 件 二

### 工作组主席向全会提交的关于专家小组工作情况的报告\*

1. 专家小组共举行了四次会议，对共同海损议题进行了实质性讨论。会议中的一般性讨论表明，共同海损程序十分复杂，技术性很强。大多数代表团认为，《约克-安特卫普规则》是自愿性的，是否列入运输合同由当事方决定，因此宜于保持《规则》的这种性质。共同海损程序涉及的问题，如延误和费用，主要同班轮运输有关，不一定也同样发生在他种运输。因此，专家小组建议，不妨由各当事方按部门去寻求解决办法。

2. 有些代表团认为共同海损制度的运行没有任何问题，而大多数代表团则认为这一制度显然有简化和改进的余地。一些代表团指出了共同海损理算具有繁琐、耗时和代价高等缺点。

3. 专家小组还对主席在供讨论的工作文件中提出的一些问题交换了意见，这些问题包括：

- (a) TD/B/C.4/ISL/58 号文件第98段所述国际海运保险联合会共同海损委员会提出的批评意见，包括下述各种问题：大型船舶载运许多不同货物；共同海损的范围不断扩大；文书工作负担繁重；汇率波动；共同海损保证金高估；共同海损久拖不决；《约克-安特卫普规则》解释不统一。
- (b) 共同海损程序各阶段耗费的时间：
  - 收取保证金，
  - 准备理算，
  - 收取分摊金额。
- (c) 散货和班轮运输等不同运输方式共同海损程序耗费的时间。
- (d) 共同海损理算涉及的费用。
- (e) 引起共同海损的事故种类：火灾、搁浅、抛弃等：
  - 需要对以上(b)、(c)、(d)、(e)各点提供最新统计数字。

---

\* 本报告的通过情况见正文第25段。

- (f) 得到专业人员如海损理算师的可能性：
  - 发展中国家的问题。
- (g) 取得担保--共同海损协议书、承保人担保、银行担保和保证金--涉及的问题。
- (h) 船舶保险单列入承诺条款，规定由船舶承保人赔偿所有损失至一定数额：
  - 这样做能否减少小的共同海损案件的数量？
  - 确定适当数额所需要的统计数据。
- (i) 运输合同的相关性--《汉堡规则》的影响。
- (j) 收取共同海损分摊涉及的问题。货方以不适航为理由拒付分摊额。
- (k) TD/B/C.4/ISL/58号文件所述替代方案。
- (l) 需要保险业作调查。

4. 从各国代表团表达的意见可以看出，现在需要对所列的问题，如共同海损程序所涉的时间和费用、引起共同海损的运输类型和事故种类等，提供最新统计数据 and 资料。因此，大家认为应建议由保险业进行调查，在获得有关资料后，再对此采取任何进一步行动。

5. 讨论中提出发展中国家缺乏专门知识。因此，建议考虑在发展中国家举办研讨会，以传播有关共同海损法律和实践的专门知识。

6. 专家组还审议了船舶保险单插入承诺条款，规定由船舶承保人赔偿所有共同海损损失至一定数额的问题。讨论确认，一些国家实际上已使用这些条款，以在小的事故--宣布共同海损在商业上不可行--中避免共同海损理算或向货主收取共同海损分摊额。审议中对这类条款的利弊发表了意见，最后认为最好由所涉商业当事方来确定是否使用承诺条件，以及赔偿的适当数额。

7. 对1978年《联合国货物运输公约》(汉堡规则)对共同海损的影响也简单地进行了讨论。讨论认为，《汉堡规则》和《约克-安特卫普规则》可以共存，但《汉堡规则》的全部影响要待生效后才能评估。

8. 因此，专家小组主席认为，工作组在第十四届会议之前采取行动尚不成熟，到那时候，进一步调查的结果也出来了。

附 件 三

工作组第十四届会议的临时议程\*

1. 选举主席团成员
2. 通过议程和安排工作
3. 共同海损
4. 工作组第十五届会议的临时议程和日期
5. 其他事项
6. 通过工作组提交航运委员会的报告。

XX XX XX XX XX

---

\* 工作组于第100次会议上通过(见正文第37段)。